

# 抗戰交典通

第九期 半月刊 (本刊專供各部機關同人閱讀)

## 今後交通運輸新途

今日交通運輸，已由鐵路而公路而運，雖非低下狀況，但運輸力量之日益削弱，無可諱言。運籌籌劃新行，其間歷歷既久，相隔數百年，欲期恢復原有規模，亦需經過較長之時期，且今昔時代不同，古者驛站，側重傳命，今則應用範圍至廣，無論軍運，其數量價值，均非昔日所能望其項背，故行以前情形，今後交通運輸，似非及時籌運可解解決。語云：「工欲善其事，必先利其器」。吾人體念此觀。察度運籌遠慮，必須悉心研究物質上之缺點，儘量利用廢置之物，祇求效用相當，不宜形式外費，尤不卒忽固守有礙大之人力，則人力為產在一切有形無形動力財力之原動力，即以此為籌劃之人力為基礎，應用科學方法，從最新式及最穩後之交通工具中，設法找尋新的簡易運輸工具，使之擴充出新，乃今後交通運輸方面唯一之新傾向與新方針也。

### 所謂新的交通運輸方法幾何？

一、修築輕便車軌鐵道 陸路運輸，自以修築輕便車軌鐵道最合理想，過去軌距問題紛紜，當着重于國防經濟，標準系統，運輸能力各端，而忽略了最實際之問題，須知交通事業，完全係實事求是之工作，非可專恃理論。關於輕便車軌鐵道之優點及其時代之適應性，本刊以前屢有文字刊載討論，茲不多贅。

二、木船摩托化 現時後方水運，以河濱淤塞，輪船難以暢通，而木船又係人力航行，究難遠遊，故木船摩托化，乃為今後唯一增加水運力量之舉。(參看本期所載「推行中之木船摩托化」一文)是項摩托化後之木船，吃水僅有兩呎，裝重可達十噸，由駕駛往南充，上行八日，下行三日。較木船快速兩倍以上。以推廣而說，水程全長約為七五〇公里，如此項摩托化木船行也。

## 本期要目

爭取鐵路為爭取勝利之先決步驟  
秀松公路修築概況  
汽車管理表報  
鐵路事業應與鋼鐵工業並進

### 推行中之木船摩托化

會理一瞥  
辦理第一器材庫經過之回憶  
旅渝口占

公權  
易榮度  
曹鐵衡  
馮安殿  
記者  
王傑  
道元  
余志明

駛，上水十五日可到，下水則僅七日，每船每月往返一次，可運物資二十噸，如有此項木船一百艘，每月即可担任二千噸之運量，相當於每月嚴重行駛四千五百公里之汽車三百五十輛，同時可節省汽油約六萬加侖。

現時辦理交通運輸，幾年來均犯一重大之錯誤觀念，即過于迷信課本上之教訓，不知因時利導，陷于故步自封之境間，醫治病，祇知死用一藥方，不覺病人所患何症，均用同一之方診治，痼疾不愈，恆歸咎于病入膏肓，並非藥石不靈，此種臨床診候，祇將書本上死方下藥，夫人而知其不可。請速之輕便車軌鐵道，與木船摩托化，均為目前此課本所無，一般醫醫。自應求學。不知有此環境，即應有此發明，即應有此設施，難道我國古有舊制，因年代滯遲，推遲暫時。鐵道船舶為現代文明產物，因我國工業落後，不能自行製造。現在雖維困難，自備有在此新舊二者之間應會貫通，創造新的簡易交通工具，以打破山窮水盡之運輸難途也。



# 爭取鐵路為爭取勝利之先決步驟

為湘桂鐵路三周年紀念特刊作

公權

鐵與軍事關係，感息相關，其存亡與軍事之進退成正比，戰爭時期，鐵路沿線率首先變為戰場，交戰雙方恆出全力爭奪，以為攻守之憑藉。蓋鐵道率戰之能，速度之高，受氣候變化風雨晦影影響之小，對於兵力之調遣，給養彈械之補充，以及戰區難民物資之疏運等，實其最高最大之效能。故現代兵家視爭取鐵路，即為爭取勝利之先決步驟。

自舊有粵北及沿海一帶鐵路相繼淪亡後，因軍事關係防迫切之客觀需要，平時認為施工不易大後方與山峻嶺間，在或馬倉庫，人力物力極端困難之條件下，湘桂鐵路即開始興築，以一天築一公里之速率，卒於二十七年九月間完成通車，此為抗戰以後所首次築成之鐵路，實感我國鐵路再生之始基。在軍事價值上，更有極大之貢獻，如對桂境完成，適當武漢淪陷，粵漢全線告緊，南下部隊與軍用運輸線緊密，晉領此路之趨緊，得以逐漸向後方調動，保持完整。桂境設當南寧失陷之際，積極建築完工，由湘南下之援軍，得以迅速到達前線，穩定戰局，不致北粵北陷後，亦賴此段與粵漢路聯運軍械，乃能增調互援，相持順利。南段設當敵備通車僅十公里，但于南寧失陷時，亦佔極重要地位，為功實多。

抗戰以來，吾人已以一切困難而飛躍的進步，克服一切困難。湘桂路艱辛締造，迄今亦已三載，體懷以往，深覺此路完成之重要倘有三：

一、修築鐵路，工程與材料，規模宏鉅，平時已費周章，戰時尤感艱困。尤以敵機肆虐，不但運料施工為難，而員工精神，亦易成重大之威脅。但湘桂路率賴在事同人上下內外一致之努力，用盡排除萬難卒底於成，故湘桂路之完成所以顯示戰時鐵路建設之非不可能，因而更堅定吾人繼續努力之勇氣與信念，期其後建築滇緬、岐昆、黔桂各路之先河。

二、戰時物資之艱窘，為不必掩諱之事，歐西先進各國，一遇戰時，即嚴格管制，厲行節節，矧經濟力落後我國者，自海口被敵封鎖，外洋材料，運入困難，費用奇昂，湘桂路舖設利用舊存材料，及浙贛、貴川、粵漢南北段廢路拆下舊軌牌築成，不特料款省節，且免資敵之弊。

三、以築路人工多係招商承包，攬費後招工困難，外省工人，率相退足，尤以後方地方稀，壯丁又須徵徵兵役，抽調為難。幸地方黨所組織及民衆團體已有多年歷史，戶口登記，人事關係，均可按查，且多有軍事訓練

。故國家有事，隨時可以動員，有此推動機能，湘桂路之築造，始能及時進行，計被征民工逾六十萬人之衆，以軍事管理及科學指導，卒于短期內完成使命。此種集團征工之成功，與地方人民之通力合作精神，有足多者。

語云「天助自助者」，吾人舉辦事業，苟得在事上下人員，不避險阻，決心從事，無有不達成功之障礙。湘桂路即本新宗旨，合力決心以赴，終底于成。惟吾人須知事業之開辦困難，而守成尤屬不易，故湘桂路今日一切規模，雖得相繼，更須力求辦事效率之提高，由起步中覺新生，從苦幹中尋出路，以因應當前抗建大業之需要。本路建築初期，員工供給，較一般標準為低，如現在亦不可與以往鐵路情形，相提並論。外界每視鐵路海關郵政等機關職員，待遇優渥，生活舒適，輟相調目。此次我湘桂路同人刻苦勤勞之性格，效忠國家之精神，正所以昭示社會，矯正其過去之觀念。使其知鐵路非窮奢極侈之機關，而鐵路員工之維持行車，保衛路線，搶修趕修工作，無時無地不在極度忙迫緊張之中，其任務與立場，殊無多懸于前錢穀之健兒。此外鐵路巡迴路線，不但與地方經濟資源調查之關係甚大，且對於當地人民風俗習尚，亦具有無上轉移之功力。故吾人除本身業務外，對於如何調查沿線經濟，協助創辦地方事業，乃至從事民衆教育等等，均須切實盡力。使湘桂路日益健全進步。除在國防上克盡其重要使命外，並使在西南成為一大企業之基礎，不徒以從事交通運輸事務為唯一職業，企予望之！

# 秀松公路修築概況

易榮度

## (一) 總論



秀松公路係秀玉公路之北段，南與桂顯公路相接，北與川湘公路相聯，在抗戰之今日，將成我國交通要道之一。民國二十八年十二月，著者奉西南公路管理處命，成立秀松段工程處，著手調查併籌備興工，二十九年一月將路綫測完，利用農隙征用民工，於三月開工，四月全部告竣，計四川省秀山縣征民工六千六百名，貴州省松桃縣征民工二萬二千七百餘名，共二萬九千餘名，實測民工二萬二千餘名，完成土方六十七萬一千三百六十六公方，礫石二萬七千六百八十四公方，礫石二百五十九公方，民工既如此衆多，且缺乏鑿斷常識，施工指導，復感困難。

本處特分爲二總段，四分段施工。雖當時工務方面，無計祇計十四人，事務方面無計祇五人，均食以繼日，盡力從事，故民工能如期完竣，若有材料及包商均缺乏，本可一紙呵成，因交通困難，材料包商均缺乏，須從遠處購置材料，併開採小包承辦工程，速度稍受影響，結承辦率稍遜及民工努力，卒能於開工後七月通車至梅江，八月通車至天心坡，十月通車至本路終點松桃。

本路一切設計，均遵照規定，無差池能成，在瘴癘瘴毒之川黔邊界，設法避免危險。

，頗費心血，路基係七公尺半寬，曲線內照規定加寬路面舖五公尺寬，路傍植行道樹，邊坡種桐樹，路堤最高者十五公尺，路底最深者十三公尺，橋樑爲永久式石拱橋設計載重十五公噸，內有梅江橋爲西南公路最大之石拱橋，除設交通標誌並裝設道路房外，築給水池供行車上水，連風聲亭供遊客遊覽，本路總計用建築費一百六十一萬七千二百九十二元一角九分，平均每公里祇用建築費三萬餘元，在同時修築各

路中費用最賤，設備最周，車輛行駛極覺便利，祇須適當保養，無庸再行改善。

## (二) 勘測

本路自四川省秀山縣石耶司起，經戈茅洞，史目焉，順平坦，遂梅江後，山嶺起伏，樹木叢雜，河溝縱橫，測量困難，而天心坡，十二盤，賴子渡等處，工程尤難，擬設法避開，探悉在松桃不經天心坡，十二盤賴子渡等處，以上六路可走，經分別踏勘，或以賴子渡三十公里以上，或以地勢險阻，較天心坡尤甚，用天心坡線，在晏龍離開民路沿山邊走，伐樹披荆，向前推進，至牧牛溪，不過河，即天馬山脚橋樑起高，越天心橋當家大院背後，再轉上天心坡，工程雖仍難，測量更難，而路線較好

，比謂老路起用之字急難修築土牆者，尙難修築，可省牧牛溪大橋，尤爲合算。

由天心坡直轉至茶葉坳，以線測十二盤路工，再接老路經龍橋壩泥溝至黃板，離開老路經賴子渡險工，折向新築乾塘老灣坡，礫子坡，和尙洞，花香坡，黃泥堡，正江河，至老松桃接民路，龍洞壩均至松桃與縣官後，領貴州省政府爲設銅錫松桃測量隊之請，將路線展修至河洞門，以便該路接續。

測量分爲選點，中綫水準橫斷面地形用地等六組，因工務人員不敷分配，用地組待至一月中旬方組續着手測測，其餘各組均於十二月初旬着手，一月下旬告竣，中綫導線告竣後即幫測用地，各組同仁均能合作，按序推進，每公里設置水準標橋，多利用岩石碑石或大樹根，概曾往返復測，以昭慎重。

## (三) 路基

路寬七公尺半，路堤邊坡爲一比一，五。路堤邊坡爲一比一若爲石質，則視其堅硬程度改陡。概因規定辦理，使築路堤均加寬落土，一公尺至三公尺內之路堤，加高百分之二十，一公尺至三公尺內之路堤，加高百分之三十，凡三公尺高以上之路堤，加高百分之十，土石方總計一百零八萬三千五百九十三公方，共用洋六十七萬零九元四角六分。土方工程多由民工修築，存方工程多包承做，茲分述如後：

### (甲) 民工

民工由兩川秀山縣及貴州松桃縣征調，分別担任其轄境內之土石方工程，均須於農忙前完竣，以免影響農事，故時間短迫，不能待圖表繪其完竣，即須開工，所有各小隊之起訖，既以標明填明邊界亦預備簽訂，會同秀山縣政府及松桃縣政府訂徵工建築路工程辦法，土方規定每立方價銀二角六分，如期完竣者，加給獎金四分，如逾三角餘價，縣石每立方八角。

秀山縣政府組織秀山縣築路隊部，併指秀山縣第一區區署組織大隊部，徵調第一區民工建築本處秀梅段路工程，即自石耶司至松桃縣邊界之牧牛溪一段，路基工程所轄十二鄉鎮，編為十二中隊，由總保主任兼中隊長，所轄若干保即編為若干小隊，每小隊設小隊長二名，由保長兼充，共計一百六十七保，編為一百六十七小隊，每小隊民工四十名，共計總調六千六百八十名，每月由工部處撥給糧隊部經費一千一百九十四元，以三個月為限，共計三千五百八十二元，到工後，實到民工六千名。

秀梅段第一分段到民工三千一百名，共做土方六六一三一。三八立方，縣石一五四九。五三立方，秀梅段第二分段到民工二千九百九名，共做土方一七二七〇八。六〇立方，縣石一五六〇。二九立方，縣石二五八。八〇立方，合計秀梅段完成土方三三三八三九。九八立方，縣石一七二三九。八二立方，縣石二五八。九〇立方。

松桃縣政府組織松桃縣民工築路總隊部，徵調全縣民工建築松桃段路工程，即秀山縣邊界起至松桃縣東嶽宮之路基工程，就原有之十八鄉保編為十八中隊二百七十二小隊，規定每二丁抽一，故各小隊人數不一，最少者祇二十一入，最多者有一百八十九人，總計可徵民工二萬二千七百八十四人，每月由工部處撥給糧隊部經費三千零五十四元，以三月為限，共計六千一百元，開工後實到一萬八千人，構松路第三分段到民工一萬名做土方三〇二五五八，〇〇立方，縣石一〇五七九〇立方，梅松段第四分段到民工八千名，做土方一三四九六七，八九立方，縣石九三九五六，一九立方，合計梅松段完成土方三三七五二五，八九立方，縣石一〇四五四。〇九立方，兩縣民工共做土方六七一三六五，八七立方，縣石二七六九三，九一立方，縣石二五八，八〇立方，民工土石方洋共二二三三一，一〇元。此次徵工，秀山縣民工死六人，松桃縣民工死二十人，共二十六人，均照救濟給恤加費。

(乙)包工  
民工告竣，殘餘石方便招包承做，以無大包承辦，遂調練小包承做，小包單位多至一百三十五家，初發包時，土方單位仍舊三角，縣石八角，縣石一元六角至二元四角，特至以後，派管瑞士國建者，漲至六角，縣石雖兩者漲至三元九角，共做土方一九五四三七，三一立方，縣石六〇五三〇，三二立方，次縣石二四八

三六，〇一立方，縣石九二七三八，九八立方，發包土石方洋共計四四六六九八，三六元，因放炮炸死者一人，製火藥不慎燒死者二人，均由承包人出錢撫卹。

### (四)路面

本路路面鋪五公尺寬，凡路懸處硬石或碎石者，用第一種膠泥，路堤用第三種膠泥，砂石厚度隨膠泥而異，第一種路面鋪分砂五公分厚，撒土一層，打水碾三次，每次五路視土質及氣候之乾濕，酌量加水澆漿，再鋪面砂一公分厚，碾壓二次，每次七路土路後兩側填者，概先行修飾整齊，始着手鋪砂，築堤處土路打大轆一次，每次七路，第三種路面挖路盒深十二公分，路心稍高，以備供填補粗砂一層，厚十公分，撒工澆水碾壓三次，每次五路，再鋪分砂面砂概與上述鋪第一種路面同，務使路面整結整齊，各標路面均照此法修築，供在轉灣處併加超高處，以策行車安全，面砂在便用前，須過細篩篩分砂者發發太甚者，亦須過分篩。

秀梅段路面由秀山縣政府徵工辦理，會同該縣政府訂有建築秀梅段征用民工鋪築路面工程辦法，預定二月完竣，所有該隊部等組織，概如前次修路時每月由工部處付給經費一千一百九十四元，共二千三百八十元，預定徵工六千六百八十名，所有發給經費及鋪築路面單價，詳列於所附之路面砂單價表及鋪築路面工

種單價計算表，民工幾多時會到四千人，因勞  
山開路修路××場，民工恐歸路路，又修修  
××場，多意存拖延，隨到隨走，時間長延，  
總隊部經費之增加，一月方告竣，共支三千  
五百八十二元計第一段民工探粗砂六四〇七  
〇九立方，分砂三一八四〇二立方，面砂  
八三九〇六立方，鋪第一種路面九九九二  
二公尺，第三種路面一〇五二七五五公尺，  
第二段民工探粗砂五四二四七〇立方，分  
砂三〇四一五〇立方，面砂七二〇一五公  
方，鋪第一種路面二三〇〇〇公尺，第三種  
路面九九三二四公尺，總計民工探砂及鋪  
路路面，共計洋六五七二六八元，而第二  
分段梅江橋等缺口路面，係由包商承做，計探  
粗砂七六二立方，分砂四一〇立方，面砂八二  
七〇七立方，鋪第三種路面八四〇公尺，共計洋二二  
七七九〇元，合計勞務探砂路面計洋六八一〇  
四七元。

梅江橋路面工程，係全部包工，第三分段  
探粗砂四四五〇四七立方，分砂三二四五  
一〇立方，面砂七四三九九九立方，鋪第一種  
路面二六七〇二三公尺，第三種路面八二六  
〇三四公尺，第四分段探粗砂三七三六八  
七立方，分砂三六三八八九九立方，面砂九〇  
二四二立方，鋪第一種路面五五四九五八  
公尺，第三種路面五七三四九八公尺，合計  
梅江橋路面計洋五九〇〇三二八元。  
本路總計用粗砂二〇七八一三三立方，

分砂一三五一九三三立方，面砂三二八八  
一六立方，鋪第一種路面九公里餘，鋪第三種  
路面三十五公里餘，共計洋一二七一四七九  
九元。

### (五)橋梁

我國公路橋樑，多用石墩木面，以求迅速  
，且日雨淋，不過三年，木面便朽壞須更換  
，非時費錢費力費料，常常翻修，且影響運輸  
效率，而梁木尤不易得，每修一石墩木面橋，  
附近勞木多被砍伐，則修數次，百里以內，幾  
無喬木，長此以往，將有錢難不着樑木之苦。  
本路第一勞水總計，途全築永久式石拱橋，共  
計六座，即梅江，高甲橋，泥灣橋，楓香橋，  
長沖橋，正江橋，共計建築費四二二九六一  
四二元。

梅江橋為五孔十二公尺半圓拱橋，全長七  
九一六公尺，為西清公路最大之石拱橋，搭  
脚架及拱架共計木料三千餘噸，除向市上購  
買外，會與秀山縣政府商安木料軍便，向人民  
徵購，蓋拱架需架之木料，市上均無賣，迫  
不得已也。人民亦明瞭此意，徵購頗為順利，  
惟砍伐後運運極感困難，因大木積三十餘人方  
能搬動，而山溪崎嶇，翻越不易，且肩荷太重  
，難定不便，稍一不慎，即受受傷，木料運到一部  
就先開始拆架，廿九年十二月九日方着手挖  
基礎，以梅江橋已修便通車，故得稍為從率  
修永久式石拱橋，凡橋樑基礎挖至基石後，均

灑打一四、八碼泥土一層厚二十公分，再以  
一比三淨灰沙築砌基礎，石工橋墩橋座橋面  
橋欄杆柱等，均係用粗石工，以一比二石灰  
沙築砌全部拱石，係用膠卵石工以一比二淨灰  
沙築砌，全部欄杆石係用細石工以一比二淨灰  
沙築砌，全部膠卵石橋座橋面及護欄基礎，概  
用片石工以一比三石灰沙築砌，梅江橋挖基礎  
土方計八一九〇七立方，挖基石方計三五  
一三立方，特別填土計八八八、九五立方，二  
四八碼泥土計一六、九九立方，基礎石工工  
三四一四立方，粗石工計六、九三、五五立方，  
細石工計二四、二三立方，膠卵石工計二八四  
一五立方，片石工計一四〇、八〇立方，鋪  
工順順利補架五第三號拱架時承做該孔拱架之  
木工頭不慎，自拱架上跌下斃命，以拱架甚高  
也。五月十一日，山洪暴發，脚手架沖毀第二  
孔拱架下部，立杆被流水打毀一桿上部拱架  
未走動而此孔拱石將被震正左側頂石拱架沖  
毀，本孔欄杆柱將全毀，甚危急，當即加派  
工人，一面自備防澇水，再開拱架立柱，一方  
面將頂石方未發生危險，八月五日又大雨  
，河水陡漲，波浪滔天，續五月十一日水更大  
，梅江橋竟被洪水沖毀，沖毀方物之秀則  
橋樑遂被沖毀，幸梅江橋於八月四日  
即被水之前一天，已趕過橋樑，不再需要，沖  
毀之橋樑決定改為膠橋，以免發水時被激流有  
毀，本路至前預定在下游一公里許之岩山開  
採，但愈開愈險，尤以開拱石為最難。計開拱



有數畝一孔之用。雖經改鑄孔後石及磚石  
。改在港泥橋邊橋墩，以汽車橋邊，以期通  
。港泥橋石基離海約十五公里，石料好有  
。歷次所修之港泥橋附屬工程，於八月廿三日全  
。船告竣。本橋共計費八個半月，用洋灰一百一  
。十一桶，用石灰三百担。木工石工小工等計十  
。兩萬工，跌斃木工一名，以限於經費，用洋灰  
。甚少，凡可改用石灰者，均改用以求節省。工  
。料等款包括鐵架新架架料計貳廿三萬零三百  
。四十九元二角二分，平均每公尺花三十餘元，  
。與川湘路同時改修木橋每公尺之報價相若。

高甲橋第三孔六公尺長之一，用鋼拱橋  
。全長三十三公尺，於二十九年十一月十二日開  
。工，三十年八月二十四日竣工，為本路最後完  
。工者。松樹橋基礎太深，會加打基礎橋墩。  
。三六港渡土基礎，其餘各處均挖掉岩石，共  
。用炸藥費六萬二千七百一十六元六角五分。  
。泥溝橋第一孔三公尺半圓拱橋，全長九公  
。尺，於二十九年七月十日開工，三十年三月十  
。二日竣工，本橋完全用一比二石灰沙漿砌，共  
。用五千五百五十七元六角四分。  
。風香橋第一孔五公尺半圓拱橋，全長十五  
。公尺，於二十九年七月十日開工，三十年三月  
。十一日竣工。本橋正靠石橋，四墩均動，係用  
。大塊方石砌，頗美觀，全橋未用灰泥，共計洋  
。一萬一千九百五十九元八角四分。  
。長沖橋第一孔六公尺四分之一用鋼拱橋，  
。全長十八公尺，於二十九年十月交包承修開工

不久包商離走，於三十年三月一日另由其  
。他包商接做，如工遲延，於七月十九日會竣。  
。石橋在馬瓜坪，總長二公尺，工料等項，包括  
。裝折拱架三萬三千八百七十一元三角五分。  
。正打橋為三孔八公尺半圓拱橋，全長二十  
。九公尺半，附近無料石，初本做之包商，均不  
。敢開工，特按指定石由離橋二公里許之泥范  
。地採，以木輪車運，拱石由離橋九公里許之泥  
。范溝開，以汽車運，方包出，於三十年三月六  
。日開工，七月二十八日告竣，工料等款，包括  
。裝折拱架共計洋七萬九千七百一十五元七角二  
。分。

### (六)涵管

涵管涵道詳定為一百四十六座，施工時設法避  
。免，取消二十一座，實做一百二十五座，最大  
。者為二公尺石砌拱涵，最小為二公尺石砌方涵  
。，為迅速完成以便通車計，路堤在二公尺以下  
。，水壘者，份酌加洋三公分之三合土管管，  
。於二十九年四月中旬着手，均在通車前完成。  
。概二公尺拱涵二座，圓涵石砌，通至二月中  
。旬方告竣，是以前無橋便道通車除一七公里二  
。百公尺處二公尺拱涵與橋斜交外，其餘涵管  
。概與路線正交。計三合土管管五十座，共計洋  
。三千九百七十四元九角二分，石砌涵管七十  
。三座，用洋三萬一千二百四十六元七角九分，石  
。砌拱涵二座，用洋七千八百五十八元三角九分  
。，總計用洋四萬二千八百八十元一角，第一分

段最少。計管管二十四座。如二分段最多。計  
。管管四十座。如三分段計三十座，第四分段計  
。五十一座。

### (七)路線保衛

為保附路，以策行車安全，設置警管牌  
。三十一塊，設置牌招茶牌各三塊，均用木製漆  
。白底黑字，地名牌二十四塊，風標牌四十五塊  
。，警車牌一塊，概以石製，字樣以黑漆油，共  
。用洋二千八百零二元五角。  
。警管管查量過免，貳三十公里附近，會利  
。用路燈四出之石砌護岸石五百七十八公尺，至  
。於路橋以無特別參閱，不設護欄，故未設立。  
。二、路基兩打均移行道樹，多為柏樹，松樹，  
。楊樹，柳樹，兩旁路起點之石叻可，路旁則種  
。桂花數百株，保人民樹，如能長成，秋季花  
。開，往來行駛，當覺香氣襲人也。路基邊或共  
。種椰子二萬四千兜，其特可保邊邊坡。五年後  
。所植椰子，可值五萬元，路堤高者已植椰草反  
。，排水溝基防暴雨沖塌，共計洋二千零二十八  
。元一角五分，總計路線保衛用洋五千一百一十  
。九元六角五分。

### (八)養路房屋

在石叻警管路辦公室，用洋一八九八三。  
。一〇元，蓋附屬屋用洋七〇九五。六二元，附  
。房屋地專洋二一。七七元，共計二七一。九  
。〇。四九元。

本路均應遷房在舊址或石地等處遷移，天心寺舊址火燒，其餘則由舊址遷移，三層，由保木製，各層均用木門窗及裝床，均用鋼油塗二次，建築費共計銀幣二五七八·三〇元，總計房屋計三三八七六·七九元。

### (九) 用地及附屬物遷移

路其所佔用地，除計算面而外，則請免稅外，均不給價，計秀山縣後田山地一〇四·九四八畝，開地一三三，三九六畝，田地三七八·一四五畝，荒地九·三九三畝，計松桃縣後田山地二六九·八九四畝，開地一一·六三四畝，田地二五〇·五八二畝，荒地二二七·九九一畝，開地共計後田山地三七四·八四二畝，開地一四五·〇三〇畝，田地六二八·七二七畝，荒地二二七·三八四畝，由地開地田地荒地計，一三八五·九七三畝，折合八五一·四一八公畝，抽房所佔地除抽地費外，均給價。

地而填房屋均給遷移費，填地分爲四級，各級費額，按級給價，無不填滿，由當地鄉鎮保甲長督工遷移，填地費第三工，各級給二工，費額給一工，如需換木樁者，仍須給費，但不不得再規費遷移費之數，房屋分爲上層茅屋，中層瓦屋，木樁瓦屋，下層瓦屋，木樁茅屋，茅屋六種給價，房屋以屋基面積計算，如屋宇四壁損壞者仍酌予加價，但

不得超過遷移費三分之一，牌方由地主遷移，不給遷移費，如逾期不遷，由本處代爲拆卸。

後以生活程度日高，而松桃縣附近與松公路接續，又須遷移者，呈准填屋每畝加二元，房屋每市丈加三元，總計本路共遷移一百八十畝，遷移費四百一十五元，共遷房屋二百八十市丈，遷移費一千二百一十二元八角四分，總計遷移費爲一千六百二十七元八角四分。

### (十) 其他

荒山僻野，人烟稀少，汽車上水，常感困難，本路因此在災心發發源溝和南洞等山嶺地帶，修築水溝三座，供車輛上水之用，天心坡給水池，保其確固，其餘不備，均導引山泉，積蓄池中，改備常用不竭，共計修築費六百三十四元五角四分。

## 汽車管理表報

### 一。緣起

行政三原則——設計，執行，考核——之實施，實爲我國政治進步之關鍵，不決，決而不行，行而不力——定對症良藥。

○三項之三種工作，雖屬重要，但就時下政策而言，則考核實爲於一切。考核之方法雖多，而表報之爲用最大。遠在宋時，鄭道即云：「天下之事，不務行而務說，不用證據可

旅客與日乘車，自感煩悶，若將勞有相當公園，供其稍歇，裨益國體，故附諸諸國公路交點，多設公園，本路與川湘公路交叉處有一小山，前臨海江，後枕高峯，景緻極佳，爲點綴風景，供過路旅客及地方居民遊觀，特收買佈置公園，承地方士紳及駐軍協助，進行順利。

惟時局艱危，花木種植須時，現不備路具難形，雖設狹小，自告竣後，花月夕，遊人頗多，有一亭名曰白雲亭，登本路最高點，天心被見河山巖列，非特壯觀且覺天之馬山近在目前，細川則變氣之川河，蓋亦可登見，不覺心曠神怡，爰設一亭名曰天心，以資遊覽，共計佈置風景，共計洋五千三百一十二元。

本路既決定起永久式橋，而永久式橋須時較多，爲先施車計，曾修臨時便橋便道通車，計共修六處，以梅江爲大遺其他雜費共計洋一〇〇一三三·九九元。

### 薛銓銜

也。若欲成天下之大事業，未有無困難而可行於世者」。

政治之簡便極其，圖表之種類繁多，茲就汽車管理圖表，提出計者討論，汽車管理圖表，雖同車務組織之相系，與規模之大小，雖有不同，但就大體而言，則各機關所用之表式，大多相同。作者奉派管理汽車之初，以爲我國

長壽汽車機關，設置以久，費費亦多，必有完善之現成表式，可資採用，經多方搜求，而知警報刊物，既少完備記載，而繁雜圖，亦多秘而不宣，祇得竭其心力，閉門造車，三載以來，稍有所得，惟係粗製濫造，但均從事實踐，得來，感於過去警報資料之缺乏，與其費心力之枉費，亟欲將已成圖表之有共通性，而多數汽車管理機關可以採用者，詳列表式，妥加說明，公諸刊物，既可作同業參考之資料，以免從前虛擲，虛耗心力，且可集各方之長，加以改良，以求完善。他日倘能仿照美國車主協會，訂定汽車成本計算標準表式之先例，將各種汽車管理表式，逐一規定標準表式，以備各機關之採用，則費少數人之心力，而予多數人以便利，功效之大，或非始料所及。

## 二. 汽車圖表之重要及功用

經營汽車業務之有圖表，猶舟之有指南，人之有耳目，否則，雖有良善之制度，曾練之員工，終亦難免失敗。

茲將汽車圖表者，實包含經營汽車業務上所用之各項紀錄冊表與統計圖表等等，其功用，約有三端：(甲)可以稽核物料數目，(乙)可以比較行車效率，(丙)可以計算營運成本。

(甲)稽核物料 我人之於金錢用銷，均

須立帳簿，及紀錄，獨於汽車物料之收發，往往紀錄不全，稽核無方，殊堪痛解。按汽車零件，一件之價，往往幾數十元，則其收發之數，是否相符，耗用之量，是否恰當，有須於周詳之紀錄，審慎之稽核者，自應十百倍於金錢。茲將汽車表報，對於稽核物料之功用，擇要列舉於後：

1. 物料之購置，倘有詳細紀錄，則可比較各地與各時之價格，選擇便宜者購置，節省購料費用。

2. 特在途試驗，倘有紀錄表報，(A)可以附加測速目明，便於分配使用，(B)如有延誤遺失，可以查明原由，分清責任。

3. 物料之收發，倘有紀錄表報，則如饋餉之有簿記，稽核易而作弊難，目前走私零件，充斥市場，原因雖多，而紀錄失當，表報不全，以致稽核不易，責任難清，實為可惜。

4. 物料之耗用，倘有詳細紀錄，則(A)耗用之料，是否充當，可以稽核比較，隨時指正，以收節省物料之效。(B)如輪胎油料等等，可以比較兩種牌號，最為經濟耐用，足為日後選購標準。(C)如零件等等，可以依據過去耗用數目，規定最多與最少存量，以免存貯過多，物料因寄存貯日久而損壞，因保管須人而增加開支，因購存過多而隱隱虧損利息，亦可免存量過多，因不敷應用，而影響修理，或低行車效率，或因急於需用而就地購買，支付昂貴之價值。

5. 物料之存貯，倘有紀錄表報，則(A)分存各地各車之零件，可由部管理處，查閱表報，互相調劑，有無相濟。(B)可以隨時點驗，減少遺漏之款。(C)可知庫存物料價值，俾利會計結算。

(乙)比較行車效率 人之善否，事之良窳，因人而異，往往係體一人一時之觀察，偏於主觀，難免失當。外人則有異於此，本人與其人共事上載，深知其於安妥如何往往不如可否，一旦示以紀錄，舉用數字，列表比較，則為佐證，即深信不疑。而列表比較之結果，往往與初時之觀察，相差極遠。此因表報所示，乃係客觀事實，不雜個人偏見，事物之真相易明，判斷之結果，比較準確。

汽車試驗，如有週詳之表報，則其行駛里程之多寡，油料與零件之費費，帶運量之當否，以及車務上其他行注意事項，均可分析比較，查明原因，以資改良。茲將其比較方法，擇要列舉於後：

1. 每車比較，以觀何車之行走效率最高，何車最低，查明原因，以資改進。

2. 每時汽車廠牌或種類比較，以觀何種車牌，最為經濟耐用，以為選購車牌標準。

3. 分點分路分組或分區比較，以觀何路何組何區何路之車，效率最高，以為員工考核選用的標準。

4. 分月或分旬比較，以觀業務之進退消長，而做改進施政方針。

(未完)





# 鐵路事業應與鋼鐵工業並進

馮宏殿

抗戰五年以來，鐵路之興築，多注重於國際線，而對系內

地者次之。卒之通國之距離，能成，或將成而復毀，或無軌而空勞，焦頭爛額，相顧無手，其故何哉？端為國內工業發展之程度，未能與鐵路發展相配合。國內工業不進，則凡屬鋼料如軌道橋梁機車車輛等，無不仰給於外洋，國際線未通，外來鋼料又不可得，故費力勞心而收效無期。

今國際線已難期，唯一辦法，為自給自足，非極力發展工業不為功。政府尤應鑒於前，為人民個，則工業之出品，藉鐵路以推銷，而鐵路政策，乃藉工業以生存，二者相輔相成，莫可分離，更無有輕重後先之可言。

辦工業之始基，以鋼鐵業為首要，無鋼鐵而辦工業，亦猶之播米之炊，巧所難。故應急今日各種工業，均可聽其自由發展，而鋼鐵業則必須由政府補助之，督促之，使其盡量開發，不遺餘力，則其餘各種工業與鐵路應用器材，始能按其自強之趨勢，逐漸發展。至其補助與督促之方法如何？即解決鋼鐵製造者之各種困難而已。如實之不足也，政府以低利借貸之。技術之缺乏也，政府保運人才代為研究之。出品之滯銷也，政府為之買受之。鐵砂

缺乏之不便也，政府為之擬輕便鐵道以運過之

。而鋼鐵業，得此，而向謂鋼業之不發達，無是理也。

鋼鐵與各種工業之相輔，雖不必窮中，而亦應先定其範圍，以符國內及外，逐漸擴展之原則。茲特擬定以重慶為中心，而以河流劃分之，沿嘉陵江以至廣元為北區，沿錦子江以至萬縣為東區，沿涪江以至酉陽為南區，沿金沙江以至西昌為西區。先於以上四區，無區設立重工業鋼鐵廠，鋼鐵廠成立後，各種工業亦可隨之發展，而其流域之鋼鐵，亦可隨而開發，此為第一步。第二步自由由廣元至瀘州，由萬縣以至恩陽，由酉陽以至常德，由西昌以至昆明。此工業之始基，亦即鐵路之發軔，不知此而修鐵路，終無濟也。

工業有辦法，可以該鐵路，鐵路計劃，亦應以山內及外為原則，向之求通國際線與側重於通海貿易者，均成大錯，不可再蹈覆轍。

成渝鐵路，已完一部，應即復工，照舊軌軌，完成其土石方費用木製橋樑，有臨道未通之處，先行趨越，即設輕便軌以通成都。

再於嘉陵江設輕便軌以通重慶，復以輕便軌由廣元經石板鋪至天水，此為第一步辦法，先設西安成都寶鼎三省會之密切聯繫。第二步將拆拆越軌道，由曲靖接綏德軌以宜宜成，而

卅二年內，許將可以到重慶，則貴陽至威爾

之線，亦可以着手興工，再圖接連綏昆，以謀川滇黔三省之聯繫。其次則卅二年內賣天之籌備工程，大畧完竣，即軌至天水，天水至瀘州三六八公里，即可興辦。

外籌款項，項項入罄，國際貿易，既不可靠，案路既成後，收入不足以養路，此為最大困難。雖借州王門，費酒油產區，天山南廠，實源亦富，奇以輕便軌道之，亦足為抗戰之助力，願道里遙遠，成功需時，恐非近期內所能舉辦者。

鐵路製造廠，宜先暫設兩處，一在嘉陵江上游之廣元，一在揚子江流域之蘇州，先以製造小規模機器入手，隨後再漸擴充，車輛亦然。現在技術工人，尙易招集，唯所需機械，為數甚夥，勢非合併多數小工廠，以成立大工廠不為功。其合併之手續如何？則在政府與廠商能長計議，然以勸募員法合併之，實不如以買賣方式取用之，彼得其利，而政府得其實用，於理無悖，況工業發展之後，機器固不若是之難得也。其有囤租借與政府而取非貨值者，亦可辦之。

一製鐵廠之成立，較於築一鐵路，頭緒尤繁，物資之來源，人工之支配，與乎管理擴充諸端，在在均須適宜人才，非然者，事未成而弊已紛如，是在政府遴選人才而倚任之。庶日始有功，然製鐵廠不必歸屬於某一鐵路，而應以交通部直接統轄之，則管理較易，而出品之

分派，亦無時時囑取之慮。(下接第191頁)



。現已由本補貨款十萬元，飭其新製船壳，再  
 區試驗。於理必須大費製造，但因造價昂昂，  
 需時較多，似難適合臨時經濟原則，且大費利  
 用摩托船，則木船勢必漸遭擠棄，舊兩相兼顧  
 井維物力計，似可考察木船結構，選其製造堅  
 固者，如本部前以所造之濟水改裝木船，在其  
 船身內部安裝機器部位，（修輪）及主要貨艙  
 等處，酌加直桁骨管變水等等，強其縱橫力載  
 ，並配裝車輪車葉，藉以推進。至於船身外部  
 ，水滲下部份，則惟施以刨光抹油，減除阻力  
 ，船頭船尾，均可免予改造，俾省工費。蓋此  
 項木船體，根本上不合動力船設計原則，磨擦  
 阻力，原已甚大，改給船機，技術上固感困難  
 ，所益日亦有限，所以無須變動船身形式。依  
 上所述，則改良木船排水量在二十噸左右者，

二十噸改良木船裝機木架費用估計表

三十一年二月號

項目	單位	數量	單位	價值	備註
船壳	隻	1			計日原有木船改不作價計算
機器	部	2		20,000	原用機器每部約6900元裝機費 約需2400元機油等項約需1500元
木架	套	2		10,000	木架原價及車架費用每架約需100 00元原裝共計約2000元
附屬裝置	套	2		10,000	車輪、車軸、各種通電裝置費用每套約 需1000元等項共計約2000元
器具	套	1		3,000	原用有船殼器具可利者其價值須照 原價減去其及一部份船殼器具估計 需費約在數
合計				63,000	以上預計數目均係按照目前市價估計

註：探用舊式機器者其估計費將增高與此並註。

均可備便之摩托化，而并非只能在於水深三英  
 尺左右之河道航行，其速率每小時約達五海里  
 ，（上下水速率視水流情形而定）嘉陵江、  
 烏江、岷江、湘水、澧水、沅江、漢江、贛江、  
 北江、閩江上游、甌江、左江、金沙江等河  
 均可儘量分段利用，以利運輸。惟因所配機  
 器馬力不滿五十五匹，上漲之時，必須施放，又  
 因機器管理不易，如調節水分，勻料質量，調  
 整故障，注意避大點及檢查毛病等等，均非一  
 般司機人員所有經驗，故江河較難設備，技帶  
 工人訓練，及五金零件備置等，均與木船摩托  
 化關係頗為密切，殊堪注意。此外如修葺舊機  
 器，及加強船身抵抗力等，技術上都無困難  
 ，全部工程需時亦不外二三星，即可完竣，  
 惟所費頗貴，其數目約如左表：

式木船船身左右兩部，多不均衡，且機  
 造不良，用料者既乏機械力，又富航行阻力  
 ，若用以配裝機器航行，則必改造船身，如是不  
 唯耗費甚鉅，而且需時頗多，殊不經濟，此  
 項木船似可不必使之摩托化，而仍留為分段運  
 輸之用可耳。

（上接前頁）

是以今日而言鐵路，首在於鋼鐵業之進展  
 ，一有鋼鐵，則鐵路與其他工業營業，均可推  
 動。至於以貨幣貶值，而至於成本時高者，則  
 屬於經濟之漲落，其源也，由於人民之努力而  
 生產加增，其源也，由於仲運消耗而供不應求  
 ，對於經濟與工業之發展，固無妨礙，而反具  
 有利激性，抑立大事舉大功者，不必沾沾自  
 前得失之小數，而應以國家水遠利益為前提，  
 國產出品，初辦時或較外洋稍貴，質料或較外  
 洋稍差，任事者應一面求其改進，一面仍大量  
 推銷，使貨暢其流，市無廢材，則製造業蒸蒸日上，  
 成本自不至於太高。

吾國之經營鋼鐵業，幾五十年，成效毫無  
 ，舉凡礦務與兵工所需鋼鐵，無不仰給於外，  
 而東鄰敵寇，復處心忒慮，時時破壞，不使我  
 鋼鐵業有成功之望，遂致滯吞遲延，以至於今  
 日。今日者何日乎？破壞至於極點，即當為國  
 慶之新生，多難興邦，其在致予！願國人念起  
 而一

# 新生活園地

## 會理一瞥

王傑

### 一、自然

一、位置 會理在西康省南部，雲南之西北，距長江之中部，東經一〇二度一五分，北緯二六度五九分。

二、區域 會理東界雲南東川巧家，東北界寧南，西北與西昌接壤，西與雲南之仁和接壤，南界雲南元謀武定。東西距離約四百華里，南北距離約二百七十華里。境內羣山起伏，盆地東勝西仄，面積不大，耕地較窄。

三、地勢 會理中部高，而西南兩部較為低窪，城郊附近狹長平壤，南北約三十里，東西僅七八里，安甯河貫西部，海拔尺度在二千米以上。

四、面積 全縣所轄面積共九〇五〇〇方里。

五、區分 境內共分三區二十三鄉。

六、市鎮 全縣境內有四大鄉鎮，(一)康寧營，(二)陸魚，(三)鹿廠，(四)華鎮。

七、山脈 會理山脈發源於玉壩山，一支北接大寶山，一支西行結體山，一支西下結體頂山，老光山，白雲山，月魯山，山峯無特別名稱，高度約在三千米左右，一支由油桑埡過峽，橫互縣城東部，所結高山，有魯山山，魯山，馬鬃山，馬頭山，高度在二千八百米遠以上。至玉壩山來脈，據舊志所載，發源於四昌之螺髻山云。

八、河流 境內雖河流縱貫南北石龍河，水往過少，礁石阻梗，既不便通航，復不利灌溉，因即縣城附近，可資種植者實少。

九、水利 (略)

十、氣候 會理地勢較高，氣候溫和，四季溫度相差懸殊，夏季高溫約 $30^{\circ}\text{C}$ ，冬季最低溫度約 $0^{\circ}\text{C}$ ，各鄉氣溫和差不大，惟華鎮鄉氣溫較冷。

十一、氣象 春夏兩季多東南風，秋冬兩季多西北風，雨量極少，以秋季較多。

十二、耕地 全縣水田一五七三八一六〇畝，旱田共一二五三二五一畝，荒山一二八〇五八二畝，荒地五四二五五一畝，其他未墾殖之平原地無從稽考。

### 二、人文

一、政治「舊治」縣府管轄區，區下設鄉

，為三級制，全縣共有二十六鄉，設有地方法院，審理境內訴訟事件。

「土司」原始社會土司制，該地業已漸趨沒落，現僅有魏姓土司管有相當部落，但百姓審判案件之權，仍屬縣府部份。

二、土司 夷人現仍保持家族制度，凡屬同姓，均當親善，對異姓，常因小怨相互毆打，名曰打冤家。屆時兩姓男子，均須帶武器，自備食糧，會齊相鬥。但遇有漢人無故之虐待及殺戮時，則對敵立時停止，共同拆敵。夷人無所謂政治組織，對外為蠻個民族。查會理境內夷人，伏居四山，可分黑夷，白夷，娃子三大類。黑夷為夷人中之正統，亦即夷人中體格最高者，乃為白夷之主人，不從事生產，以領袖自居，除統率其娃子外，即以打搶及各處代人說事，調解糾紛為務。白夷原為漢人，被黑夷擄去變種買賣，生活習慣完全夷化，嗣後經自身之勤儉之作，逐漸積有私產，將身價還主人，乃由其主人作主娶女娃子為妻，自行建屋。娃子即白夷之較富有者亦可收買，担任家中一切苦事。其風俗習慣可堪注意者：

一、婚姻制度：按階級擇配，不准黑夷與白夷相配偶，身價黑夷女子較高貴，普通須銀二三百兩，猶及酒，布等物，亦有貴至數千兩者，階級之物係牛羊，娃子。

二、夷俗語言：夷人語言時，首應注意於音之正確，及講話時之抑揚，蓋其語言常因音之抑揚而變化也。其天然環境中已有之現象，

有其特殊語言以代表之，其由外輸入之新名詞，則習與漢人相同，其語言構法，主詞在前，動詞在後，他們有認語不認人之習慣，祇能通語言，則可走偏夷地，不需要什麼錢，亦可吃住。

三、人口 全縣戶數共達三八五〇〇，農民佔百分之八十七，男子二〇九四八人，女子一〇七七四六八人，工人佔百分之三，商民佔百分之十。

四、教育 全縣縣立中學一所，小學一百三十八所，中學學生一二一五一人，小學生七九六一人。

五、名勝 本縣名勝，在附郭省有白馬嶺（現改為郊外公園），城內者有小瀛州（現改為瀛州公園），時園（改為幼稚園），在城東約十餘里，有東宕瀑布，在城北約十里有宏子寺，又城北百餘里有紫霞洞，城西三十里有觀音橋，城南百餘里有白雲山，均為本縣名勝。

六、古蹟 在城北八十里有孔明寨，相傳武侯南征時，曾敗夷兵於此，南四十里，有月魯山，山上有月魯王，故城遺址，城北里許水關寺內有石爐一尊，係明時遺物，又城中九區寺，有銅鼓一尊，亦為漢時遺物。

七、風俗 會理風氣守舊，崇敬祖先，一般人民牢不可破，喪婚不奢，茶館林立，凡親朋相聚，或兩人意見不睦，約同親友，到茶館說理，實屬特殊。

八、交通（一）公路：自城南江邊之魚鉤起，經小官河，鳳山營，屬發達縣城，又經城北之登門白馬灣，摩摩營，永定營達四昌，名曰西祥公路。

（二）驛路：（子）由縣城北上麟白馬灣摩摩營，為四昌之官道。

（丑）由縣城東去，經江州陸，魚火橋，摩摩營，為通雲南東川之官道。又由大橋經崇興轉為通雲南巧家之官道，又由鱸魚池新橋子為通雲南巧家之官道。

（寅）縣城南下，經鳳山營小官河，河口綠水河達雲南騰江驛，為通昆明之官道。

（卯）由縣城下經彭冠揚通安，亦為通昆明之官道。

九、賦稅 田賦二六，三九〇元。省稅一〇，四〇〇元。住居稅一〇，〇〇〇元。菸酒稅八，四二〇元。斤斗稅九，二八〇元。其他捐稅二一四，〇〇八元。

### 三、經濟

一、農產：內地土壤為砂質土，盛產雜糧如玉米，稻，馬鈴薯，甘蔗，甘蔗，但無主要產品。播種時期，稻類在清明節前，玉米小滿前，馬鈴薯雨水前，甘蔗立春後，即行播種。收穫時期，稻類秋分前後，氣後和，惟因坡內丘陵綿互，翻地較難，河道砂礫阻滯，於灌溉產田，誠不便利。

二、園藝 果品類巴蜀華，火把梨，花紅梨，等，約產十萬斤，石榴，橘子，香蕉，胡桃等，約產十五萬斤，蔬菜白苣菜約產二十萬斤，蘿蔔約六萬斤，蘿蔔三萬斤，蓮花白五千斤，瓜類二萬斤。花卉，芍藥，牡丹，蘭草，珠蘭，奧子蘭，海棠，茶花，芙蓉，晚香玉，蝴蝶花，紫雲梅，夜來香，萱草，菊，七里香，玫瑰，薔薇，金錦花，荷花，等，均係居民栽培，尚屬得意。

三、森林 入會理境，四面黃山，與滇省森林茂密者不同，據估計松樹約產十二萬株，柏樹五六萬株，高株概用建築及器材，杉樹松樹約四萬株，檜木及器材用，檜木六七千株，器材及薪柴之用，白樹一千九百株，供工藝及橋樑之用，檜木六千株工藝用。

四、工藝 會理工業，尙待改良，據有關機關統計如下：

1. 草紙年產約達一千五百捆。
2. 棉紙年產約六百捆。
3. 京莊土布十四萬件，土布年產約達六萬件。
4. 篾帽年產二萬餘頂，織器三四百担，銅器一二〇担，糖三萬担，鹽產之白沙糖，掛粉之紅糖，鹽運小河之水磨紅糖，為本地出口物，鹿膠銀銅，亦屬著名。

五、鑛產 該地蘊藏礦物，特別豐富，鐵，銅，砂，金，錫，煤，鎢，石，磷，雲母均有，據各方調查所得，列表如下：





# 辦理第一器材庫經過之回憶 道元

這是一極極端愉快的外勤工作，首先應向王主任「報告其詳」！在困難嚴重之際，他給我這一機會，回到里門去工作。

在二十六年十一月，我剛剛由漢口修車廠轉赴武漢辦事。王主任就早請指派我赴衡陽縣政府籌備第一器材庫。在臨行的前一日處長與我作十分鐘的談話，最主要的意義：就是「千萬個得公裕！」

本來是作極愉快的工作，到了衡陽見着縣長李一民以後，才知道非意料所及！

由香港運到的材料，已經三車，延擱一星期之久，還沒有人去卸卸。堆着貨站旁邊一家民房的外客廳，縣政府貼着一條「第一器材庫」的紙條，這就是縣政府籌備一切。末了，李縣長向我說：「這以後如有什麼困難，我們應切實予以協助。」這話有點使我驚訝！然而，責任是擱上了，不做也得做！

因為第一批器材到了太久，車站到定期卸車費四百八十元，不得不在二十四小時內，一面到附近公路的大四門一帶，覓覓庫址；（靠近貨站，搬運方便，但目標究竟太大。）一面到城裏找大舖保，（動身前祇領到三百元，延期費無法照繳，提單到縣政府，無人代收，已呈回原局，按車站定章，均須交舖保及手續費

三元，方能搬運。）一面又到縣政府請派夫役搬運，（所有大路碼頭夫役，通通歸縣政府統制，搬運費多少，也是向縣接洽辦事與夫役，「三對六面」的講妥，當交伙食費半做。）東岸渡到西岸，來來往往，雖然是本地人，究竟時間給我大忙忙呵！

抗戰後的衡陽，空氣非常緊張！一艘送到後方的民衆，也非常擁擠！順便全縣人口增加到十倍以上！城內外的現象，看這幅春聯：「舊土舖成新國政，新陽猶似小朝廷！」足夠形容盡至！在十扣柴扉九不開的情形之下，（家家住滿，去開房子，大門不開，就說沒有。）

居然找到一間大廟——吉祥祠，——在大四門正街之左，出城便通公路，距渡江碼頭約半華里。祠內有大戲坪，大佛寶殿。但是，早被軍醫院製造床具的工場，佔住了！然而，要再找決沒有比這再適當了，躊躇良久，想起了原籍曾鎮天后宮，（就在吉祥祠對面。）聖殿雖然正在作修葺，而戲坪却空着的。馬上同工總主任與會館理事洽商，請將工場遷到天后宮戲坪作工，吉祥祠全部讓出，經費甚吝，總算如願以償！在工場動手遷移之際，又率同伙役百名過江將已到之三車第一批材料，開始卸運

這批材料，包括外內胎（外胎一千三百隻，內胎四百一十六隻，鋼板二百五十塊，鐵板二百六十五塊，配件三十二箱，角鐵二十六條。）等東西，數量是那樣的多，尤其是外胎，一個個的往車下滾，天又落雨，站台頓時零亂，且當時沒有提單，到底數目多少？無從核對！只好先隨由車上卸下來的一件，親自要一根磅，當面隨件點交夫役，點交清楚，已近黃昏，馬上又到江邊，雇好渡船，先帶五十名夫役，跟着第一船材料，跑到吉祥祠來點收，一直敲過十點半鐘，才完全全收清，收清以後，留下五名夫役，將外胎十五個一推，堆在大殿左面，等到整理完結，讓那輛輪才曉得已午夜，把車門上好鎖，圍圍街口的崗位，請他多注意點，才回到午前六時半離開的家，近我的午餐。

第一步工作告一段落以後，本廟的方丈，同我談到租金問題，照理應該多少交點，（此祠非公產）但是，我想到向向是吃八方的，決不至吃到房子上去，就回答他說：「要租金，本來應該付，不過請向縣政府交涉，來對公函，我才好照付。」這樣敷衍，終無結果，直到器材庫離開衡陽，租金是分文沒有開支過！再一方面向各親友處，借到幾張寫字台及膠印條具，布置了一間小辦公室，這也沒有支用過開辦費！僅僅雇一個可靠的工友，看守門戶，片刻不許離開，每天晚上八九點鐘，暗地裏去觀察，帶着電棒，巡邏一遍，才放心休息！

### 第二批材料通知單，困難的遇到，又到車

將軍車轉抄下來，去告訴李司事，把車子掛進貨站，以便卸卸。再到縣政府，請派夫役運一批一批，直到到了第十一批，時候是一個人滾手的碎！最感困難。是「船」一着着岸的船，通過被軍車撞壞的時候，必要到水上警察局交涉，請他派人到內河裡去代價，時間就就快大啦！再則，請着材料架，如運運船與兩部雷佛爾底裝成的大箱等，料內最大的船，裝載不起，又得到湘桂路局材料，去而借他們自己特製的規重五十噸的運輪大設箱，用小汽輪拖運。因需僅有一隻，如果懂得巧，空着的，到沒有問題。否則，要等他們卸完材料，方備到。同時，還需借銷漆油，較車等工具，才可寄運架運的東西，搬到庫裡。

二十七年新年開始，盛德對李君來庫協助，他到了以後，帶大的器材庫，外間絕不相信，辦事的人只有兩個，因為以盛君在器材庫器材庫之經驗，器材中西名稱之熟識，廣東人性格之愉快，與乎辦事之勤奮，器材庫每天總是丁丁鏗鏘，空氣活躍！

到了一月底，隨管理員俊之來接辦，我移交清了，又奉令仍留本庫助理，直到十一月底，才調往他處工作，洽巧整整的一年，在這一年當中，所得的新經驗，總實不少，應得的感謝，也很多。在抗戰的大時代裡，交通方面的的工作，正繁且多，我們們身其間，應該不

論在任何環境裏，有延長官坐鎮，助手幫忙，的臨，要有苦幹的輔士像六年處長祖康「宜勞海外」在張科長登義返國之後，他一個職員也沒有，一切製表，打字，做報告等等工作，通通是親自動手，忙得常常兩片麵包，一杯牛奶，就草草度，直到他的使命圓滿告竣。



本部軍渡食堂，因地狹小，設備有限，常于同人眷屬包讓未能舉辦。新運分社鑒于近來物價騰貴，擬設軍仁員與起見，特呈准在大田灣取員住宅附近，建設家庭自助食堂一所，現已完全竣工，承包入亦已物色就緒，即將正式開幕。籌辦法，亦經詳請規定：凡本部員工直系眷屬，均得在該食堂寄宿，每日三餐（早餐稀飯）每人每月膳費以不超過百元為度，兒童包膳者，五歲以上學齡者計算，五歲以下則作半費計算，均由該社編列地位按時開膳，概不外發及自取，此外並由該食堂供膳早點，共備大餅、麵、及包子三種，供同人及眷屬購用。又該處自助食堂有供應熱水辦法，酌收水費，以示鼓勵，每日每人供應熱水數量亦有規定。

工警補習夜校，前期結束後，現已決定于九月一日繼續招生開學，業經聯定規定學員為

。這種精神，實在值得敬崇的！我到處服務，雖已五年多了，外勤工作，以辦第一器材庫為最艱難第一道，今日回憶之下，固然談不到成績，更談不到圓滿，但是發揮了不地人應盡的力量，使一己問心無愧也算完成了任務了。

教務主任何嘉錫為事務主任云

### 兵兵賽兩次獲勝

本部兵兵球隊，于八月八日與青年會少年隊比賽，八月十五日與軍需署兵兵隊比賽，均獲勝利。

### 山頂新裝木人梯

新運分社為提倡國術鍛鍊身體起見，會聘高領群先生教授六合拳，茲為練習拳腳法實用起見，業經在山頂崗旁裝設木人梯一架，供國術同仁隨時練習之用。

### 歌詠團徵求團員

新運分社歌詠團自成立迄今，倏忽三月，以備諸君參加同仁，尚欠踴躍。茲聞該團自九月開始將擴大徵求團員，凡屬機關職員及同仁眷屬中有愛好是項者，不分性別，均歡迎參加。該團練習時間為每星期一五下午七時，該團除原有四部混聲合唱外，最近尚選有獨唱及女聲合唱曲多種，以供同好練習云。