

運輸文摘

第二輯

5  
8

運輸小叢書之一

# 運輸文摘

第二輯



3 0533 8582 3

# 一個運輸從業員的話

## 代序

許多朋友大都以為戰後公路漸次復員，工作不如戰時那麼繁重，至少也暢快一點，其實，我們在這兩年多來，從艱苦中勉強站立起來，够吃力了。

有人說今日公路運輸，走上「三光」的末路：行車里程增加，終於「蝕光」車輛與輪胎；沒有業務，靈活許多員工，不免「吃光」；員工工作情緒低沉，管理設備不周，所有運輸車輛器材「爛光」。外匯波動，幣值慘跌，逆價老是不能跟上成本，汽油輪胎零件工資月月跳漲，我們向旅客貨主所收運費不及成本的三分之二，一般購買力太低了，運價高了，沒人要車，征收養路費的工程管理機關，根本不是經營運輸的，即使自己營運，也靠提高養路費，收管理費，二成票款等，從我們營運機關身上，輸一些血。還有，地方治安不好，不是商旅裹足，便是行車損失，同時，不少說不清的難派硬派在營運者身上，好似今後中國不要公路運輸了，早晚掉乾這一條瘦牛的骨頭。

自然，我們——公路運輸的工作者，對於本業也並不灰心，認清未來建國大業中，公路運輸有牠不容忽視的作用，眼前即管一片陰霾，好似快要風雨滿樓，但，自古以來，從沒有不停的颶風，不露的暴雨的，誰能緊守崗位，誰就能够生存。

我們不止面對艱苦的前景，還得尋覓合理的前路，光是吃苦，容易迷惘而氣餒，甚至投入舉世滔滔的濁流，而不自覺，糟塌了過去若干可珍的清白身世，這是值得警惕的。

## 目錄

1. 今年是公路年
2. 應急提倡煤氣車
3. 公路運輸的失敗主義
4. 絞殺了汽車運輸業
5. 論公路運輸行政
6. 論華南公路幹綫
7. 泛論運輸機構的改組
8. 舉頌廣州市公共汽車
9. 愧悔的反省
10. 復都中友人
11. 路爛匪多苦了汽車運輸
12. 漫談廣東公路
13. 汽車運輸在貴陽
14. 新會的民辦公路
15. 加強美國公路網的道路  
建築計劃（翻譯）

# 今年是公路年

民國三十七年是公路交通年！

如果我們還不健忘，「接收」「受降」的卅四年秋，自後方到廣大的收復區，唯一可用而爭取時機的交通工具，莫過於飛機。民航機，軍用機，美軍機……全體出動，運送「接收」的官員，「受降」的官兵和同鄉的高等「義民」。對內交通以飛機為主，可說是航空年。

卅五年間，內地（尤其是川江）的輪船修復以後，乘漲水期東放，接收的敵偽船舶，一半還可使用，加上美援的貨船來華，活躍了沿江沿海的航業。在這期間，過分疲勞的飛機連續失事，表示她的青春期已過，鐵路雖曾慢抬頭，還倚賴着投降前所維持的通車里程，其他各路段一時未能搶修通車，不能夠担負主要的任務。於是，作戰的供應，遠距離的運輸，只好靠水運周折地轉送，這一年稱為水運年。

到了三十六年，國內各戰場的聯通，成為交通的主要課題。水運受了自然的限制，配合不了軍事的发展，而且船舶肇事正同上年飛機失事一樣，結束了往日的光榮。這時，鐵路漸次修復，天文數字的工款，救活了幾條殘廢已久的路段，雖沒有達到戰前行車標準，大的爲了軍運，小的爲了政績，便橋便道也得通車，儘管慘案連篇，已成各地報章并非新聞的慣見消息，但鐵路畢竟是大動脈，無論怎樣慘重的連續破壞，仍舊用更大的天文數字的工款，搶救修復，再度通車。如果，光從貨幣數字比較，卅六年鐵路搶修用款，恐怕比戰前總歲出大過五百倍。可是，牠的紅運當頭，也就是惡運開始，「道高一尺，魔高一丈」，卅六年——「鐵路年」——徹底動搖了我國八十年歷史三萬公里長的鐵路基業。

黃河以北的鐵路，任何一段都不能保持一百公里的安全行程，長江黃河間的隨海，平漢，津浦

於今仍是癱瘓狀態，江南的「兩路」（京滬、滬杭），粵漢、廣九、浙贛、湘桂黔、川滇等，除「兩路」近在京畿，護理稍便以外，其餘都在靠工賑貼補和高價運費勉強撐持，不是工程標準太差，便是車輛缺乏，燃料不繼，客貨稀少，或匪警日頻，這些動脈快硬化了，誰也不敢說什麼時候會中風的。

費了無窮的財力，敵不住幾分鐘而至幾天的摧殘，紙幣縱可印，舶來材料買不到，買得到也運不來，何況即使修復，行車效率小得可憐，還有鐵路錢以外的戰場又怎麼辦？

「鐵路第一」的運輸理論家，今日不免於困惑了吧。

一個廣大的戰場，絕不是幾條半身不遂的鐵路所能供應的，大量運輸的設備，特別是仰給舶來的鋼鐵機具材料，也不是人力財力缺乏的今日，所能無限支持的。機動的戰役，不能在軌道上移動，迴旋或進出，任憑投下空前巨額的工程款項，亦無濟於「截亂」軍事的。

這是軍事發展的趨勢，決定了鐵路現階段悲慘的命運。

還有，兩年來戰爭所破壞的鐵路，從大橋而至道釘，無不遭受徹底的毀滅，俟至戰爭結束之日，其毀壞程度比現在更糟糕，未來的復路工程，也要比「復員」初期更艱苦。這樣一來，公路抬頭了，公路的缺點在運費太少，載運單位和等級多，同為一般唯鐵路論者所輕視，可是，缺點恰是優點，現在公路交通的年代到了。

公路像毛細管和神經末梢一樣，滲透入每個戰場的角落，無遠不屆，破壞和修復都極容易，單獨或集結使用，也可適合任何情況的要求。

將來建設初期，公路一定首先復員，尤其是復興飽經兵燹的農村，只能做到恢復低度工程標準的道路，和使用雜漆成車的運輸汽車。

我們公路交通從業人員，為保持國家元氣，責任太大了。萬不能存着過份的依賴外援心理，油

料輪胎配件在最短期間，快到極困難的絕境，而且這種困難，可能持續至三年以後，我們怎樣度過這個中國公路交通發展史上空前未見的難關，是當前最大的課題，惟其要經過這蛻變似的苦境，然後轉入新的發展方向。公路事業的存廢，當然不必討論，誰也不能否認牠在中國農業經濟社會的特殊重要性，但，我們在這不絕如縷的惡運中，稍一不慎，或再因循觀望，却延滯了公路運輸的再生，這才是可怕的危機。

這是公路年，公路交通走向劃時期的發展的開始。

卅七年二月十六日運輸週刊一〇一期社論

## 應急提倡煤氣車

灼華

記得抗戰結束前半月，戰時運輸管理局草擬戰後訂購汽車計劃，主持人的意見：全國汽車五萬輛，內列汽油車占三分之二，煤氣車重油車各占四分之一，筆者偶爾閱及，認為：

一、我國并不產油，縱使將來發現，亦非短期內即能自給。

二、道路工程，限於財力，高級路面，未能普遍興築。

三、農村復興，應以公路為廣泛深入的最先開發工具，遷就小農經濟生產，不必求速度高，載重大而先從車輛數量的增加與使用範圍的擴大着眼。

因此主張煤氣車（包括木材，煤，木炭，天然瓦斯等）占絕大多數，汽油車的使用，限於郵遞，消防，救護，警備等緊急任務，約占十分之一。同時這些煤氣車的底盤，在製造設計上，提高排氣量，壓縮比，傳動齒輪比，改良發火裝置，而至使其能適合某一地區的道路情況，氣候，與裝運性質，適應特殊條件，分區行駛。如果可能時，許可外商在華設廠，製造特定車型，專銷這一地區

，一面訓練員工，增加設備，與其他工業相配合，逐步發展；一面分期收回主權，若干年後，廠歸我有，樹立汽車工業的基業，這種汽車工業，絕不是某一汽車工業先進國的分銷所，而是適應我國不產石油，地形複雜，工業幼稚，和一般使用繁瑣等條件而規制的。煤氣車特殊型式，就是其中的一種。

這是我們的理想，也許比較合理，復員兩年來，竟絲毫沒有一點實現的跡象，甚至訂購汽油車的計劃也不可能。

不過，看這最近公佈的第四、五季的輸入配額，汽油共五百萬元，折合汽油不足一千萬加侖，合國汽車二萬輛，每車備五百加侖，使用稍繁，約可供一個月用，比諸烟葉配額八百萬元。僅為其百分之六十，難道汽油比烟葉還不算急需嗎？我們沒有功夫，討論外滙分配的公允與否，而十分警惕，意料往後時期外滙空前的困難，生怕有一天：汽油的供應枯竭，或者油價占了運費的全部。因為運費漲不起來，外匯却似火箭一般飛越而上昇。

公路運輸，快要提高到首要的地位了。（參閱本刊一〇一期：今年是公路年）汽油是當前急待解決的問題，再不能等待什麼「外援」，沒有「外援」，中國還得存在的，公路運輸還得維持而發展的。抗戰末期，大後方的煤氣車，負起絕大多數的軍品運量，可以證明今後煤氣車同樣有此力量。而且現在的物力，人力與技術經驗，都比那一時期強些。

公路運輸的從業員們，不該再做美妙的夢，華貴的汽車，只有自己動手做來，才是光榮，我們生長在窮困的國度裏，何必「打腫面充胖子」？在這公路運輸的蛻變期，唯一的出路只有及早回頭，使用可以自給的煤氣車。

我們主張：

（一）除軍用車外，所有公商車（無論城市，或公路上）一律改用煤氣。

(二) 將就各地燃料產量，劃定區域，使用煤，木炭，木材，天然煤氣，或人工煤氣。  
(三) 減低煤氣車的養路費，季捐，和特殊捐款，(如上海市之建設費)。  
(四) 公營車輛，首倡改裝，商車改裝費，由政府指定銀行貸款，一面救濟垂死的鐵工廠，一面鼓勵車商改裝煤氣，一舉兩得。

(五) 司機，技工執照上，增加煤氣車一項，加以收驗，獎勵使用。

(六) 政府指撥的款，專供某種示範爐式之研究，放棄專利權，公開召人仿製，并檢定其出品，普遍推銷應用，并協助研究改善事項。

(七) 各地公營運輸機關，遍設煤氣燃料供應站，規定成份，供給公商車輛：

(八) 公營材料供應機關，配售煤氣車最易損壞的機件，并大量貯備之。

(九) 汽油使用，嚴格加以限制，公務，消防，救護，郵件，及特急用途之車輛，方准限量配發。如果，能够及早計劃，今年秋季以前，可以實現這些計劃，不然，長此觀望，因循，公路運輸不堪設想了。

卅七年二月廿三日運輸週刊一〇二期專論

## 公路運輸的失敗主義

魏德邁來華以後，留下一個痛貶「失敗主義」的評言，如果所見不誤，那麼，這種失敗主義的氣氛，早就存在的。就筆者的角度觀察，公路運輸的失敗主義現象，已到了普遍嚴重的程度。

在整個建設計劃中，公路運輸的比重太輕了，甚至有主張放棄公路，應由民間築路行車讓其自生自滅的，一反戰前與戰時的統一規劃，集中興建，加強國營運輸的傳統政策。

各省公路機關，自與中央看法不同，既無舉辦鐵道，航海，航空等大規模運輸的可能，為施政



便利，比較重視公路，借地方財力有限，或種種政治關係，不能推動，於是，中央既無領導實力，地方亦無法單獨執行，公文上復路報告的數量與質量，實際敲打對折，或更下之。無路可行車，運輸更無足道了。

公路行政機關，在這種被輕視的處境，越發可憐則推，可拖則拖，談不到大計劃，大興革。公營運輸機關，尤惴惴焉於「自給自足」的財政制度，只有虧本，直至油盡燈滅而後止。商辦公路運輸，絕少大規模經營，三五輛組合的小本車隊，對付多重盤剝，不得不利用機會，法外謀生，但早晚也避不過通貨膨脹侵蝕的末運。

的確，在這兩年間，公路運輸卸下了戰時担負戰場與後方唯一的輸送任務，但，這並不是公路運輸本身價值的退減，而是這一期間的政治，經濟，軍事等政策沒有用着牠的長處而已。

戰後國家的善後救濟，應該在建設性的復興社會生產方面着手，特別是經過數千年內戰與抗戰破壞的農村，怎樣利用救濟品向農村輸血，怎樣輸出農產品，刺激增產，怎樣運用公路交通，做成廣大內地的毛細血管，推動政令，改革地方積弊，都是我們所理想的戰後應有設施，然而，事實昭示，並不如此，或適得其反。公路運輸建設性的功能，無從表現，這是一個主要的原因。

這一年來的國內戰爭，並沒有顯明的陣綫，廣闊的長江以北，直至松花江邊的半壁山河，鐵路公路沿綫城鎮的襲擊，間歇發生的或流動發生的戰役，犬牙交鑿，變化多端，來不及恢復公路，使用汽車，與民廿年的情況不同，這也可以說明運作戰意義的築路行車，亦感不振的理由。

但這都不足以說明公路運輸貶值的理由，而不過是公路運輸失敗主義者的苦悶所萌生的現象。小農生產的中國，一時用不着大運量，高速度的運輸工具。到過農村趕集的人，一定體會到全集的農產品，不需要一輛四十噸火車貨卡來對外輸運的，無限廣袤國土的交通單靠鐵道與航空，無疑是幻想，也是浪費的錯誤。國家的富強，在都市和鐵道沿綫的繁華以外，還靠深入的腹地

，無限寶貴的農村的滋養。何況，注重點錢的交通建設，徒然造成與廣大農村脫節的都市買辦資本的畸形發展，也不是今後建國大計所當取的。

我們想，中國的衰弱，貧窮，與黑暗，快到盡頭，魏得邁所云，中國人民俱渴望和平，正同美國友人希望中國及早達成富有購買力的市場一樣殷切。中國和平建設的日子，公路運輸一定抬頭，無跟廣袤國土的交通，只有公路可以普遍深入，這意義還認識遲早終為國人所發掘，所提倡的，公路從業人員又何必自暴自棄？起來，讓我們首先廓清橫在失敗主義者眼前的陰霾吧。

(卅六、九、二運輸週刊八十期社論)

## 絞殺了汽車運輸業

春光已老，漸覺夏令將至，無奈夜來風雨，連日不開，暑氣全消，令人一爽。不過，我輩公路從業人員，怕聽雨聲，路塌橋斷，車行不得，不特行旅叫苦，我們快將餓廢肚皮了。

公路運輸，處處虧本，尤以華南區為最。入春以來，二月中旬，金離波動，米價一夜上漲兩倍，汽油，輪胎亦同，三月雖會回跌，仍較二月漲高百分之五十以上。現未屆兩月，波濤再起，汽油每大桶從二月初旬十萬元，現已報三十萬，輪胎從國幣六十萬元現至一百五十萬元，其他生活必需品亦同時上漲兩倍以上，大致言之，已至三月中漲風頂點，所不同者僅在政治取締之下，逐日上升，並不如前次波動的突然來襲，過分刺激人心，而我們所感受的威脅，並無二致。

這通貨膨脹的必然趨勢，削弱了汽車運輸業務，正同其他生產事業一樣，或更有甚焉。縱使怎樣維持合法利潤，也敵不住因通貨增加而減低購買力的損失，而至無可再生產而後已。我們的業務，無論怎樣掙扎，早晚沉沒於通貨膨脹的大海中。

各省公路局，因為維持他們機器的生存，既沒有專款可供措注，惟有加重行車的負擔，一再提高養路捐，例如廣西，假定運費每噸公里為一千五百元，抽收養路費百分之三十，合每噸公里四百五十元，實際市場運費，僅一千元，則養路費已佔百分之四十五，又如廣東，運費訂為一千一百元，每噸公里養路捐一百八十元，佔百分之十六，廣州附郊實際運費不過八百元，養路負擔則佔百分之二十五，再看廣州公共汽車，每車月餉一百八十萬元，每車每月行駛約二千五百車公里，每車公里養路費約七百元，而省公路處四月份規定大客車每車公里養路費僅征收二百五十元，相較尤覺奇重。無論省市公路工程當局，均以汽車為靈活機關的籌款對象，明知如此沉重負擔，適足摧殘運輸，終將減少養路收入，自食其果，而此舉最易，反喻較少，惡劣結果發現稍遲，遂取養此途，以車人，人未盡以養路，惡性循環，勢有路斷車停，或車將吃光而路無可用的一天。我們終日辛勤的收入，除了百分之五十以上，為油料輪胎配件而獻與友邦以外，還做了養路工程機關的輸血者。

市場的購買力，普遍低減，鐵道水路運費，已不勝負担，公路運輸的運費，也壓低至貨主刻算的低額，但成本却因外匯的波動，物價積漲而增高，老是剪刀形的分岐，不斷虧折下去。還有政治上的限制，如廣州公共汽車客票運費，迄今還在每客公里四十元上下，而不能提高，其弊之嚴重，早在一百三十元以上（廣東省公路處估定客運票價，四月一日起為每客公里一百一十五元），這不合理的限制，說明汽車業的虧折，添了救濟乘客的意義。

綜述上列事實，汽車運輸虧折，由於通貨膨脹，養路費太重，和客貨運費不能相應提高為其主原因。

我們蝕光了現有財產與資金，也在虧蝕了從業人員的血汗，而對關係國計民生的運輸事業，無所補裨。

我們要求，馬上修通幹線公路，保證任何時候通行，養路費減低至合理的限度，運費提高至成

本與貨主乘客均可能負擔的定額，或由政府補貼，然後，公路運輸才能够存在，希望從此逐漸恢復元氣，慢慢發展起來。

最後我們願提醒各地路局，今年雨季方屆，上年搶修工程已岌岌可危，恐不能再許拖延了，一朝路上百病俱發，過去搶修基礎，蕩然無存，將更費力來從頭收拾的。

附註：本文所引數字概爲卅六年四月的統計。

卅六、四、廿七運輸週刊六五期社論

## 論公路運輸行政

灼華

國內運輸行政，除鐵道專營，由交通部直接管理，民間航空有民航局，航業有航政局分別管理外，公路運輸行政，權責不明，亂象叢生，無可諱言。

中央體系：公路總局轄下各區工程管理局，根據卅六年七月一日院令，主管工程，兼涉運輸行政，各省公路局（公路處，交通管理處等）對於省道（或已劃國道尙未移交者）運輸行政有主管權，間有建廳直接主辦者，至於縣道（或原屬省道而無力顧及者），又有當地管轄權力。至謂軍事機關或部隊，不涉民事，獨公路交通，最易牽扯，一紙命令，又得遵行。

所謂公路運輸行政，包括公路行車管理，車輛及從業員工之檢驗執照，交通安全之維持等，實爲最基本的要求，而行政院今夏規定監理部分由各省市代辦，公路總局仍有監理處綜理其事，東拉西扯，令人目迷。

總之，一輛營業汽車，經過百把公里，遭遇幾個以上的上司，而這些上司都是不同系統的，我們不知何適何從！這不是公路運輸業務本身的責任，而且任何公商車主，都願接受一條鞭制的管轄，反而，行政上的糾紛所生的纏繞，應該由主政者自負其責的。

工程或其他非運輸業務機關所主持的運輸行政措施，大都忽視了運輸業務的困難，或者有意與

無意地增加其困難，甚至唯有困難重重，才好混水摸魚也難說。過去戰時管制運輸的法令與其執行，往往由非內行人主持，束縛業務，戕害了運輸的生機。這沉痛的教訓，於今尤值得反省。

筆者主張公路運輸行政，應是一面執行國策，一面扶植運輸，絕不是第三者所能勝任，除非存心牽掣，則不必說。負責公路運輸行政的單位，應以各級公營運輸機關為主，並與各地汽車運輸商業組合取得協議聯繫，以求公商車一致合作，共同發展，避免與民爭利，或官僚行爲。

公路運輸，到了山窮水盡的絕境，如何起死回生，固然值得研究，先從合理決定運輸行政權責着手，也不失爲第一步的改善的。

三十六、十、十三、運輸週刊八六期專論

## 論華南公路幹綫

何之

### 一、不是題外的話

「勝利」以後，公路沒有從前那麼受重視了。

在中央，應付「奸匪」破壞鐵路已經焦頭爛額，縱使主觀上並不忽視公路的功用，也有力不從心之感。

在地方，緊接着八年抗戰而來的「內亂」，榨乾了它底每一滴血液；加之盜匪遍地，水旱天災，接踵而至，大規模復路工程無從展開。

困難是實在的，不和平無以談建設；但誇大困難作爲怠工的藉口，甚或利用困難趁火打劫，就「罪無可道」了。大的遠的不必論，就說如何從「小處着手」吧，兩年來我們於公路建設究盡了多大力量？花了多少國幣，修好和改善了幾條公路？有幾條是可以經常行車的？假如不幸，我們發現工程上的「報銷主義」不但依舊作祟，而且「於今尤烈」，那實在比客觀存在的困難還可怕，值得二分警惕的。

談運輸，首先便得有路可通，倘若到處是路斷橋折，運輸便會凍結了。

輪不單行，戰後（指對外抗戰之後）公路運輸苦於匪劫厄於貨源疎淡之餘，正面臨着破破爛爛的營運路線，當然日趨於下坡了。本文願從運輸的觀點，就實地勘察所得的資料，將華南公路幹綫現況作一系統的介紹。

## 二、檢閱各路

這裏所謂華南並非指嚴格的地理上的區分，係指粵桂兩省和閩贛湘之一部而言，以下爲着行文的方便，讓我們逐條介紹各公路幹綫於下：

一、廣州至九龍綫（廣九路）這是去年七月間爲便利救濟物資由港內運而修的，全長二百五十公里，當時匆匆趕工，因簡就陋，修成後幾經雨水浸蝕，入於糜爛狀態，久久不能全綫通車，北段由廣州至東莞去年尙勉強可通，南段東莞以下至龍崗深則多損壞，年來因種種困難，迄未動工修復，本年五月大水成災，橋樑十九毀斷，至此便全綫毀壞不通了。本綫有木質便橋百餘座，大渡口五個悉在北段，最寬者達七百公尺，全綫路基約有百分之五高度不足，北段十分之九爲碎石路，南段全爲泥路，工程基礎本來便脆弱萬分。

這裏一帶前是共匪曾生的「東江縱隊」根據地，現在仍爲盜匪盤據之區，東莞樟木頭附近，龍崗至深洲之間，全綫一半里程均入匪區，將來此路縱能修復，行車安全仍是大問題。

由廣州直達九龍有粵漢鐵路，全長一八一公里，每日開行特快車三班，慢車一班，前者五小時可達終點。穗港航綫每日有巨輪二、三艘對開，亦不過五六小時的航程，由廣州至東莞河道（東江）備爲五十五公里，比公路尙短八公里，公路沿綫大站如新墟，東莞縣城，厚街太平等經常均有電船民船來往廣州，十分利便，因此若就營業觀點而論，由於汽車運費成本過高，由於渡口的耽阻時間（汽車不能當天到達），更由於船舶與火車的競爭，普通客貨運輸希望甚微，難怪該路施工之初，一般商車視若無睹了。

二、廣州至曲江（廣韶路）這是已通車的最長幹綫之一，縱貫粵省全長三四二公里，在復員最初期，對於物資交流，義民還鄉盡過光榮的責任，也是當時最有希望的營運路綫之一，其後滬粵海運暢通，粵漢鐵路通車，汽車運輸便一落千丈了。三十五年雨季帶給了這條本為應付「進兵受降」而緊急搶通的公路以嚴重的傷害，以後厄於經費，無力整修，這其中還夾雜着路權的糾紛（按報載本年九月十一日起劃為國道，由粵省移交公路總局第三區局管轄）遷延不決，日積月累，損壞更甚，施工更難，需款更多，於是本年五六月的大水災，使它一發而不可收拾了。事實上公商車以此綫無營業，改走別綫，亦為間接促成日久失修的因素之一。

廣韶路不僅以路壞聞名，而且以匪多出色，廣東各報有一天不登沿綫各鄉鎮的匪情了，那纔值得奇怪，由從化街口以迄翁源約二三六公里佔全長百分之七十均為奸匪出沒之區，其中以翁源城、官渡、梅坑三地匪風尤熾！路壞加上劫掠，這是展開於汽車運輸之前的一幅圖畫。

撇開上述條件不論，從營業上着眼，這條與鐵路平行的公路，吾人的估計亦不高。中國還滯留在農業社會階段，生產力根本薄弱，即在「國泰民安」之年，亦甚少有過剩的貨客，需要公路來減輕鐵路航運的負擔，況當此「內亂」之月，經濟破產，各地貿易凍結，無貨可暢其流哩。粵漢鐵路由廣州至曲江二二四公里，特快車每日對開二次，慢車一次，運費僅及汽車之半，快車一天可到，汽車即在良好天氣之下也得二天以上，北江航綫長四一七公里全綫經常有民船千艘電船二十艘來往，電船上行三日，下行則二日可到，其便利也遠在公路以上。

因此，對於任何靠營業來維持的公商車輛，此路即無匪患之威脅，也不是有錢賺的營運路綫。

三、廣州至興寧（廣興綫）這是聯絡粵省中區與東江各屬的重要幹綫，由廣州起經增城、博羅、河源、燈塔、老隆而至興寧，全長四三三公里，並可經由興汕公路延伸於粵東的大港汕頭。

可惜，這條計劃中的粵省東幹綫，雖從卅五年下半年起便喊出搶通全綫的口號，一年以來「只開樓梯响」，工程進行比蝸牛蠕動還慢，迄今為止，依然只有首尾兩段勉強通車，那就是由廣州至增城長七十五公里的民營路段，和在卅四年十一月下旬由粵省公路處工務所搶通的河源至興寧段（一〇七公里）這兩段路面均不佳，橋樑殘破，雨季甚難行車，現在又在整補水毀部分，中間由增城至河源這一段興工多時，但五六月間的大水災，又使工程進行倒退了好幾個月。何時能全綫駛通行車，還很難說。

瀾漫華南的匪氛也一樣包圍這半身不遂的幹綫，而匪患的肅清比工程的完成還渺茫，沿綫大縣如增城、博羅、河源縣境，燈塔至柳城之間均有匪徒行劫和設卡收行水的事實，統計匪患里程達二七〇公里佔全綫百分之八十，使人沮喪的是：沿綫任何一點間的盜匪阻撓，都將影響整條綫的通車。

展望本路全綫通車後的營業概況，雖然，這是省會與東江各屬陸上交通的孔道，一般來說，由廣州將旅客洋紗布疋什貨汽油等物運到粵東各屬，回程載客兼運粵東閩西一帶土產，或不至全無營業之可言，但有一點必須指出：由廣州至老隆佔全長四分之三以上之路段均與東江水道平行（航綫長三三九公里，較公路尚短二十九公里），公路沿綫大站，如增城博羅河源柳城龍川老隆之間均有水路互通，並均可直達廣州，航運便利；還有，老隆燈塔河源段和廣州增城段貨運甚少。而整個說來，不景氣籠罩下，各地貿易的旺盛尙談不到，而任何樂觀的估計必須建立在匪患肅清的前提下；自然，路面的好壞也要顧及的。

**四、廣州至湛江（廣瀋綫）**這也是一條尙未全綫通車的幹綫，粵省中區，可藉此與南路各屬相連繫。

我在漫談廣東公路一文中，指出廣東公路的特點在商辦公路及官商合辦公路占了大半，而商辦公路全程多不超過一百公里，而以三、四十公里一段者爲多。路權割裂，分段行車，五五七公里長的廣瀋綫便是一個典型的例子。



以下我們可以看到本國路權的割裂情形。

(1) 廣州至大瀝塘 本段爲民營廣雲公路(由廣州濠口起至雲浮縣止)由濠口至大瀝，權未明。

(2) 大瀝至佛山段 原屬省道，路權未明。

(3) 佛山至江門段 本段爲民營之江佛公路，經石灣、瀾石、龍江、九江、穀埠、沙坪、玉崗，路權再劃分爲佛山至瀾石，瀾石至穀埠(鶴山屬)，穀埠至玉崗(新會屬)，玉崗至路江門四小段，屬於不同之路種人。

(4) 江門至長沙段 本段爲民營之新開路，由江門至開平縣之長沙。

(5) 長沙至赤坎段 本段爲民營之駝駝路，由長沙至赤坎(均開平縣屬)。

(6) 赤坎至蒲橋段 本段爲民營之百赤茅路，中經烏金嶺，義興而至蒲橋(均開平屬)，負責人爲胡國強。

(7) 蒲橋至恩平段 本段爲民營之恩蒲公路，戰前分爲兩段，一由蒲橋至聖堂，一由聖堂至恩平，現全路路權屬於梁天保。

(8) 恩平至那龍之分界潭段 本段爲民營之恩龍路，路權最近始核定爲恩龍公路合成復興公司，負責人爲鄭家盜。

(9) 分界潭至陽江段 本段稱爲江恩公路，爲陽江四幹公路公司所承修。

(10) 陽江至儒洞段 本段稱爲江電公路，業權未定。

(11) 儒洞至雷白段 本段爲民營之儒電路，未核定路權。

(12) 雷白至水東段 本段爲民營之電東路，未核定路權。

(13) 水東至梅菜段 爲民營之梅東路，長約三十公里。

(14) 梅菜至東營段 本段爲民營長約九十公里，屬凱旋公司所有。

廣漢公路全長不過五七七公里，劃爲十七個路權，復路工程進行之緩在這兒可以得出部分答案，粵省府去歲七月修正公佈的「廣東公路修復及行車辦法」中規定民營公路由原路權人負責修復，並得自行招股或招第三者承修。截至執筆時止，本續各民營路段工程近況及通車情形如下：

(一) 廣州至佛山 本段與廣三鐵路平行，公路戰前可通車，現以路面殘破橋樑毀斷而窒息。

(二) 佛山至江門之江佛公路因爲劃分爲四小段，屬於四個不同的路權人，其中佛山至瀾石段早於卅五年春間修復通車，由聯華公司承辦。瀾石至穀埠，穀埠至玉崗兩段勉可通車，玉崗至江門一段現僅由江門通車至算莊，算莊至桐井路基毀壞，桐井至玉崗則路基尙完整，只待加鋪路面。惟因各段之間橋樑尙未架設，且當中橫着兩個大渡口，尙無渡河設備，故江佛公路全綫迄今未能通車。

(三) 江門至長沙（卽新開路），現僅首尾兩端已修復通車，卽由江門至大澤，單水口至長沙兩小段。其餘路基已鋪成橋樑在敷設中。

(四) 長沙至赤坎 南路幹綫不經由長沙直趨烏金嶺之民營平平路，而係由長沙經赤坎啣接百赤茅路，長沙至赤坎公路戰前有兩條，一爲駝駝路，一爲東灣龍路，戰時兩路之橋樑均破壞甚劇，現在恢復不易，駝駝路爲南幹綫所假道，最近因粵公路處之督促，該路橋樑已勉強架成，十月以後可以通車。現有舊車三輛準備舉辦客運，並另定購新車，貨運則因該段有水路可通，將不辦理。

(五) 百赤茅路 本路已通車數月，由赤坎至蒲橋，但現僅通至義興，義興至蒲橋段尙有三、四里路面及一、二橋樑未修竣，最快須一個月後完成，赤坎至義興間現有舊車八輛新車三輛行駛，每隔半小時卽有車開出。

(六) 恩蒲路 由蒲橋至恩平城，最近已全段修復，然車輛僅駛至崗州市爲止，崗州至蒲

橋一段尙未有車輛行駛，現有新車兩輛，工程車一輛行駛，另有三輛在裝修中，在未與百赤孝路聯通以前，客運並不旺盛。

(七) 恩龍路 由恩平至那龍，已全段修復通車，合成復興公司現有客車一輛貨車二輛工程車一輛行駛本路，每日開車數次，旅客貨物均有。

(八) 那龍分界壘至陽江段即江恩路，路基早已鋪成，聞將由第三運輸處籌款加鋪路面架設橋樑，即可通車。

(九) 由陽江以迄水東這一段，現已鋪好路基，待敷設路面和橋涵。

(十) 水東至梅菪及梅菪至湛江之東營這兩段均已通車多時，前者由某公司專利行車，因水東出口貨物多，營業尙佳，後者則凱旋公司本身有車行走，於抽收路租後亦允許外來車輛參加，祇因股匪猖獗，交通無形中斷。

上述各民營路段，有已通者，有未通者，然以民營之故，門戶森嚴，各自爲政，概不能啣接貫通，舉辦客貨車聯運；各段工程標準亦不一致，這是極可注意的地方，假如沒法打破割據狀態的行動，則廣湛全綫的打通便沒有多大意義了。

在河流交錯航運便利的廣東，公路綫的某一點某一段多有與水路平行的可能，辦理公路運輸者不能不注意這一點，本綫各大站如佛山，九江，龍江，沙坪，江門，單水口，長沙，均爲西江支流所經，民船各大城鎮均有一二艘對開。由廣州直達廣州灣海運也一樣暢通無阻。

五、曲江至贛縣（韶廣綫）這是贛粵陸上交通的孔道，全長二二九公里，戰時經過破壞，卅四年雙十節搶修通車，本路以小梅關爲分水嶺，小梅關以東至贛縣九十八公里爲贛段，以西至曲江一三一公里爲粵段。

在華南公路幹綫中，這是一條稍有營業的路綫，經常有商車百餘部行駛，每日約有二十輛車行駛曲江贛縣之間，由贛運粵貨物以食油豆類什糧紙張藥材爲主，由粵輸贛則以食鹽，花紗，洋什，

香煙，膠底，汽油，煤油爲大宗。

路壞匪多，已是華南公路的通病，本年五六月的大水災，同樣震撼了這條路，據當時目擊者談：汽車一過了小梅關入粵境，到處是浮泥堆積，到處是缺口塌方，五步一便橋，十步一窪洞，有的地方僅容單車經過，當閃避來車時間不容髮；有的地方沒有了路面而石骨裸露，亂石成堆，尤以始興至曲江這一段水毀最慘，幾乎沒有一公里的平坦路面，鬆軟浮滑，每遇載重車輛經過，尙需卸下貨物僱工推車，以免深陷「泥淖」。不過，現在經過這數月來的整補，情況諒已改善，雖未必及得上水毀以前之標準。沿綫匪氣一樣未能廓清，由始興之水南一直至大庾屬之小梅關一百里長地帶，均有盜匪出沒，小梅關附近有所謂「信貞雄人民自救隊」公開按貨物種類抽行水，但對旅客尙少騷擾。本路由南雄至曲江這一般長九十八公里）的任何一點均與滇江水路平行，經常有民船二百艘行駛，航道長一〇四公里，一般貨物多由船運。

六、曲江至衡陽首先，我們便應指出：這條聯絡湘粵的幹綫因有鐵道與航運的競爭，使

載量小運費高的公路運輸立於不利的地位。粵漢鐵路由曲江至衡陽這一段正與公路平行，公路沿綫大站如樊昌，坪石，郴縣，耒陽等亦均爲鐵道所經，客運根本無法舉辦，貨運亦多爲火車所囊括。其次，本路之南段由曲江一直至兩省交界之坪石又與曲江航道並行，全江民船達八十餘艘之多；北段由郴縣至衡陽爲湘水流域，只有中間由坪石至郴縣七十三公里長這一段沒有河流的便利。本路南段由郴縣至衡陽爲糧食，桐油食油等土產，近年因農產歉收，產量大減，北運以粵鹽及洋雜爲主，由於運貨物通常爲糧食，桐油食油等土產，近年因農產歉收，產量大減，北運以粵鹽及洋雜爲主，由於海鹽之爭奪市場，粵鹽在湘已呈滯銷之勢，因此倚賴公路運銷的貨物是愈來愈少了，這就是本綫汽車運輸一蹶不振的原因。

本綫縱貫湘南粵北，全長三六三公里，粵段一六二公里（即由曲江經坪石至二省交界處的小塘之韶小路，九月十一日由粵省移交公路總局第三區局接管），湘段二〇一公里，在戰前便已通車，衡陽曲江棄守時雖經破壞，勝利後修復，湘段所經多爲平原地區，路基路面橋涵尙多少能保持戰前湖

南公路的傳統精神，粵段通過九峯山，路狹坡陡，便橋便道草草搶通，一遇雨季無法行車，再經今年大水的摧殘，到現在更加爛得不成樣子了，這是一條國道綫，希望負責工程的不要任它荒廢才好！

七、曲江至蓮塘（韶連路）本綫指由曲江經乳源連縣至廣西西陲之蓮塘；全長三四五公里，其中曲江至連縣二〇六公里，沿途所經均為叢山峻嶺，荒蕪小鎮，崎嶇難行，且連縣至廣州有水道可通，水程由小北江出至大北江之連江口（二八二公里），貨運不必經公路轉由曲江南下，故本綫的軍事價值掩沒了經濟價值。戰前修成後，即絕少車輛來往，鮮為人所注意，故亦不能靠豐裕之零路費收入來滋養本路，戰時廣東省會移曲江，曲連間來往車輛一度興盛，不久韶坪（石）路星（子）坪路及連星支綫即接貫通後，所有車輛概備此綫由曲江北經坪石星子至連縣而入廣西，曲江經乳源至連縣這一段就被遺棄，失修了。迄今為止，因中段之秤溪秤架等處失修，車輛僅由曲江通車至乳源為止，而星子乳源秤架連縣之間又為粵西北股匪最猖獗之區，劫掠頻繁，短程運輸亦無法支持了。

八、曲江至興寧（韶興路）這是指循廣韶路由曲江至官渡折向東南經連平忠信至燈塔再御接廣（路）而至興寧之一條路，全長四〇六公里，官渡至燈塔這一段實際聯絡廣韶興兩路，負起粵省戰時省會曲江與東江各屬聯絡的使命。曲江淪陷時，全綫破壞，日寇投降後，因係七戰區受降路綫所必經，倉卒修復，又因廣興全綫迄未能全綫通車，復員初期東江流往廣州的貨客除經由水運外亦有一部份經本路至官渡再轉廣韶路南下，然由於本綫貨源不暢，路面太壞雨季難以行車，本年大水放災，忠信經官渡至曲江全段水毀甚重，無法行車，迄今尚待撥款興工修復，加以沿綫各站如官渡翁源繡南連平忠信燈塔柳城老隆均有盜匪出沒，這條路的價值幾等於零了。

九、興寧至汕頭（興汕路）由興寧經豐順揭陽而至粵東大港的汕頭，全長二一六公里，汕頭是粵東公路網中心，公路四通八達于潮汕各屬。

這條路的搶修早在三十五年春間就開始了，興寧至豐順段不久就可勉強行車，但當時除了民營之興寧至水口（興屬）段因行駛班車，路還算好，水口至豐順這四十里路，只有砂礫散亂的路基，沒有路面，兩年以來，工程斷斷續續進行，迄執筆時止，路基路面大致已全綫舖成，只有揭陽豐順段經過本年大水的衝擊，尙待整補，不能行車，揭陽至汕頭段係招商承建，最近已可以便橋勉強通車，聞每星期開行客車一次，尙待敷設永久橋樑，將來倘興汕路全綫通車，可與廣興路（未通）舉聯聯運，直達廣州。

**十、興寧至瑞金**（興瑞路）由興寧北至黃陂，大拓，東石，平遠，入江西境之吉潭，筠門嶺，水石，麻州，會昌，謝坊而達瑞金，全長二九三公里粵境一三二公里（興寧至平遠段爲民營），贛境一六一公里，瑞金有公路北通寧都，爲贛省幹綫之一。

本路滯通贛南與粵東，貨運尙盛，商車亦多，贛段每週開行班車一次，至贛粵交界之大壩坳爲止，爲西江公路局所主辦。粵段保養較差，本年二月東石（平遠縣屬）橋斷，迄未修復，山興寧入贛車輛須繞山梅縣（興至梅五十四公里屬民營）沿經新舖至東石之公路再脚接本路，聞二省交界處之平縣吉潭間有少數匪徒騷擾。

**十一、興寧至朋口** 這是由粵入閩的幹綫，由興寧經梅縣蕉嶺入閩境沿上杭舊縣南坑等泉而至朋口全長二九六公里，粵境一四六公里，閩境一四九公里。

在華南公路幹綫中，這一條路治安尙佳，長汀上杭有紙張穀米南運，商車甚多，惟尙無定期班車往。

**十二、瑞金至朋口** 爲興瑞與朋兩路的聯絡綫，連結兩路的項點——瑞金與朋口，由贛平勇越隘嶺入閩西經古城南壩長汀南段河田朱溪南山壩鐘尾村諸站，贛段（瑞金至隘嶺）僅十七公里，閩段全長九一公里，長汀爲本路的中心，由此西赴瑞金的車輛甚多。

朋口以東有公路直達廈門，瑞金以西有公路到贛縣，均接本路，貫穿起贛閩兩省。

**十三、朋口至廈門** 廈門是福建的大港，本路橫斷閩省南部，為重要幹綫之一，劃入國道，全長二九四公里，由朋口南下至新泉轉東南行經浮圖、古田、車河、郭車、大池、小池、計岩、馬坑、運中、永溪、和溪、水湖、靖南、龍溪、角尾而至廈門對岸的高嶼，可是南段和溪至角尾段一〇六公里戰時破壞過劇，迄今未能修復，影響全綫不能通車。

**十四、贛縣至瑞金** 由贛縣向東經江口等郡西江城一直伸至贛閩交界處之隘嶺（在瑞金之東十七公里）為贛省重要幹綫之一，全長一六四公里，路面尚佳，江西公路局有班車行駛，每五日開行一次。

**十五、泰和至贛縣** 泰和至贛縣公路有二，一由泰和沿通寧郡幹綫至銀坑再接零都而至贛縣（零至贛九公里）長一四二公里，已可通車，本綫在贛江之東，一由泰和經遂川而至贛州，在贛江之西，長一六六公里，戰爭末期本已大致修成，卅三年間敵人大舉進攻浙贛，本綫破壞無遺，迄今尚未修復，通車無期，又，上述兩條公路均與贛江平行，公路營業當受影響。

**十六、桂林至衡陽** 本綫由桂林向北經靈川與安全縣過黃沙河而入湘境之零陵邵陽邵陽而至衡陽，這抗戰中的名城棄守後，全綫破壞，抗戰末期配合反攻，隨軍事向前推進而逐段興修，兩年以來本路一直成為湘桂陸上交通的大動脈，公路總局第二運輸處辦有定班客車，行旅稱便，本年夏間湘桂鐵路柳州至全州段通車後，現一段南車俾來往衡陽全州間與鐵路接運，十月廿五日火車又通至湘境冷水灘，年底春間可以全綫通車（按現已通車——編者）就純營業的觀點而論，湘桂公路的價值不免大打折扣了。

本綫全長三六二公里，桂段一五三公里，湘段二〇九公里，劃入國道。

**十七、桂林至南寧** 這是貫穿桂省心臟區域的一條公路，中經陽朔荔浦修仁榴江雜容柳州大塘遷江賓陽而至南寧，全長五〇二公里，以柳州為中心，北迄桂林二四二公里，南達南寧二六〇公里，北段有三十公尺以上之木橋四座，大渡口三個悉在雜容縣境；南段有大木橋二座，遷江至賓陽之間也橫着兩個大渡口，本路因戰時屢經破壞，其後雖為便利軍事推進而修復，迄未能恢復以前的水準。桂林至柳州段貨源甚稀，自湘桂火車通行後，公路客運更大受影響；柳州至南寧段，貨源較旺，柳州為桂中貨物之集散地，出口貨有米，皮革，桐油，木材，藥材，豬雞，四季不缺，南寧亦多轉口貨，本地出產有米，皮革，茴香油，爆竹，桐油，蔗糖，生菓等；夏秋為多，中站賓陽產品多為手工業，銅鐵器，氈帽，紙，扇，陶器，草蓆等；桂路局有期班車來往，本段路面尚平坦，無峭壁陡坡，除里程碑外，其他標誌尚完備。最近桂省匪患嚴重，公路沿綫治安一樣困難着行政當局。柳邕之間以大塘北泗劫，鬼子劫掠甚劇為盜匪之中心，柳桂沿綫則較為平靜。

**十八、南寧至百色** 百色位於桂省西陲，鄰近雲南，本綫為桂滇交通要道，全長二六二公里，經高峯雙橋武鳴鑾墟果德田州頭塘各站而至百色。路基尚佳，路面平坦，和邕柳綫相伯仲，百色氣候不佳，瘴癘流行，故無產品外銷，僅黔南滇東有一部分貨物由此轉運邕梧，况其地適當鬱江航路的終點，舟楫便利，汽船可下達南寧出梧州，民船上溯可入滇省，因此這條與鬱江平行的公路，其國防價值也遠在經濟價值以上。

**十九、南寧至欽縣** 這條由廣西省會貫通廣東南路的公路，全長一六九公里，桂境八十九公里，粵境八十公里。實際上粵段支離破碎，欽縣至小董四十公里長這一段本已勉強搶修，以匪亂而中輟；桂境一段也只有砂礫散亂的路基，在廣西公路中可算是路面最壞的一條。現在南寧至晚邊勉勉強強可行車，晚邊以南至欽縣三十六公里不通，且橫着一大渡口，尚無渡河之設備。而尤其不幸的是：匪氛包圍了它，欽縣正是南路奸匪活動的中心，匪輩四出騷擾，使這條本已半身不遂的公



路等於廢棄一般，從治安的日益嚴重和復路的艱難上看，至少，最短期內這不算有希望的營運路線。

## 二十、南寧至鎮南關

本路直通「南甌重鎮」的鎮南關（屬龍津縣），隔河便是越南

諒山，是國際通道之一，路線路基路面均佳，曾為桂省最優之公路，抗戰初期繁盛的軍火運輸滋養了它，其後屢經破壞，勝利後草草修復，較前已大為遜色，由安南輸桂之米，豆，胡椒多經由本路輸入，客貨運輸尙盛，惜因沿綫匪氛蔓延，越北紛戰不已，商旅裹足，運輸便逐漸衰落了。

本路全長二四四公里，從南寧向南經過綏德樂思明寧各縣屬，計劃中之湘桂鐵路終點亦為鎮南關，將來鐵路通車以後，公路營業之受影響亦在思想之中。

## 廿一、賓陽至海安

貫通桂南與粵南，這是重要的省際通路之一，由賓陽經貴縣鬱林陸

川（以上桂屬）廉江遂溪湛江海康徐聞而至雷州半島頂南端的海安，隔瓊州海峽與海口遙遙相對，從賓陽可以南抵南寧北到桂林，從湛江將有公路直達廣州，本綫全長五七〇公里，桂境二二四公里，粵境三四六公里，可是，這條漫長而重要的幹綫，草草修復以來，却沒有全綫暢通無阻的時候，湛江至海安一八〇公里這一段一直成為粵南奸匪活動的中心，復路工程無法進行，就一天天地陷於路斷橋折而不能通車了。從湛江運膠底洋什入廣西的鬱林（一五一公里），以前常有三四十部商車來往這一段的，今年春間以後，湛江化縣廉江三角地帶之股匪空前猖獗，把陸川（北距玉林五五公里）以南的橋樑都破壞了，從此此段不通。距鬱林十五公里的船埠，有水路可通合浦北海，為粵鹽入桂的集散地，從柳州經賓陽來鬱林運鹽的車輛也很多，柳州一帶的出口貨及來往客商因冬季柳梧航道水淺多循公路到貴縣再轉水路下梧州，但自劉伯承渡江以還，潛伏廣西各地奸賊蠢蠢欲動，鬱林容縣貴縣在其活動半徑以內，十月間且有奸匪千人攻襲貴縣，切斷恩塘交通，至此，本路沿綫的區間運輸也無法維持了。

## 廿二、廣州至荔浦

這是指由廣州經三水四會廣寧入廣西的懷集信都賀縣平樂而至荔浦，並可由此直伸桂林的一條公路，由廣州大標到荔浦全長四九〇公里。應該聲明：這是一條尚未完成的幹綫，而工程也在擱淺之中，粵境廣州至三水有鐵路可通，三水經四會至廣寧這一段屬於民營，最近組成三四等築路委員會，向粵公路處申請承修，何時可通車尚很難說；廣西境內荔浦至賀縣公路戰時已修成，現在仍勉強可行車，賀縣以東則無路可通，至於何時可以通車，更渺不可期了。這條路貫穿起兩省的心臟區域，縮短了兩省省會的距離，其經濟與國防價值都是不容忽視的，（它比經由江連塘綫或經湛江入桂路綫都縮短了很多），我們嚮望粵桂兩省當局早日合力完成此路。

廿三、福州至廈門公路。本綫由北向南，與海岸綫並行，中經林森、龍清、莆田、仙遊、惠安、晉江、南安、同安諸縣屬而至廈門，全長二九七公里，廿七年自行澈底破壞，全綫橋樑三百座盡毀無遺，現正由公路總局「福廈公路復路工程處」施工修復中，開林森至晉江二〇三公里長的路基已敷設完竣，但因復路專款行政院迄未撥下，僅由公路總局自其他工款中挪用壘支一小部分，不敷運費，且負責復修之機械築路隊備有開山機二輛，每五天始能起出够敷設一公里路面所需的石子，工程進行倍覺遲緩，若征用民工分段興築又為經費所限，因此全綫完工無期；僅榕市至坊口長僅二十五公里這一段勉強可行車，下雨則泥濘不堪，由閩公路局自辦客運。

福廈公路所經為閩東濱海之平原地帶，沿綫各屬出產豐富，如福州的柑桔，莆田的桂元，仙遊的糖，福清的牛油，泉州的桂元，廈門的文蛋，以上各項土產每年外銷約三萬餘噸，以前均賴公路運輸，且福州廈門兩市，前者為北洋航綫之起點，閩海之杉木茶葉在此集中北運上海青島天津，後者為招商局南洋航綫之車站，南北洋物資皆集於此，福廈兩地及各縣區間往來旅客極衆，一旦福廈公路通車，貨客運輸之旺盛早在意中，因福廈相距二百海里，海濶浪急，易受天氣影響，以致船舶航期無定，故運輸不及陸運之安全舒適且快捷也。

關於華南各公路幹綫現况之介紹，至此可作一結束，因搜集材料多寡不同，故敘述有繁簡之分，願此聲明。

### 三、幾點結論

檢閱了華南各綫公路，我們可以得出如下結論：

(一) 通車里程少。上述廿三綫中，戰時經過破壞，迄今未能全綫修復通車者計有廣州粵寧綫等八綫；已經修復，終因工程脆弱，日久失修而中斷，或經大水摧毀之款將補者計有廣州九龍綫等五綫，以上各綫因首尾不得連貫，妨礙了大批客貨之交流，僅有零星的區間運輸。

(二) 匪患嚴重。華中戰事擴大後，華南各地奸匪，乘機蠢動，粵東粵南粵北桂南一帶及二省交界處固不必論，連湘桂，粵贛，粵贛交界處也頻傳匪警，其中匪患猖獗路段，包括粵屬所有公路幹綫和曲江韶縣綫，南寧欽縣綫南寧鎮南關越賓陽海安綫等共十一綫，使人沮喪的是：任何一點間的盜匪阻障，都將影響整條綫的通車，最近由於沿綫奸匪的普遍活躍，連各綫零星之區間運輸，也有被迫停止之勢。

(三) 一般營運價值不高。華南河流交錯，航運利便，公路綫的某一段恆為水路所經，而粵漢湘桂兩大鐵路縱貫粵湘桂，更使與之平行的公路運輸，聲譽大受影響，最顯明的例子，莫如衡陽通廣州和柳州的公路了。又有沿綫貨源疎淡的，如曲江連塘綫，曲江興寧綫桂林柳州等綫，但營運價值大小却是頂重要的一點，因商車固純靠營業維持生存，公營機構也大致以自給自足為原則，倘營運收入不足開銷，運輸便要自動凍結了。

(四) 工程基礎薄弱。因華南公路率多於抗戰時期自動破壞，勝利後草草修復，都屬臨時橋與土路面，而使用日久，損壞更大，如廣東境內公路經過五六月的大水災，多不能通車；迄無的款改善，固屬理由，而國道移交問題遷延不決，互招推諉，和若干屬於自籌自養的民辦路較受護未週，

都是促成日久失修的原因。

(五)若將粵桂湘贛閩五省作一比較，則上述公路之在廣東境內者最多，而迄未修復及修復後又毀壞者也最多，除了福州廈門朋口綫，和贛縣泰和綫外，未通路段悉在粵境（廣西邊境僅少數里程未通車）。其二以匪患嚴重之程度而論，也以廣東第一，沒有一條綫沒有盜匪劫車的；次為桂南（賓陽海安綫，南寧至欽縣和鎮南關綫所經），閩湘贛較為安謐。其三以路權複雜而分，又為廣東公路的特色，廣州湛江一綫就劃分為十七個不同的路權人，餘如廣興綫之廣增段，興汕綫之興水段，興朋綫之興梅段，興瑞綫之興平段均屬民營，管理上漏洞甚多。其四以道路保護而分，湘贛尚大，致能保持傳統之成績，廣西次之，廣東相形遜色。其五應該指出的是：上述公路分佈在閩境者僅尚未通車的廈門通福州和朋口兩綫及興朋，瑞朋兩綫之一部，故閩省所佔比重最輕。

#### 四、未盡之意

本文至此，本可作一結束，惟尚有未盡之意，頗願一吐為快！

一條公路的價值高低，首先要看它的工程標準如何，我們雖不奢望柏油混凝土的高級路面，好使汽車與火車共爭一日之短長；至低限度，我們要求一條在適當保養之下能保持四季通車的路，要求不因偶爾的兩濱水淹便路崩橋斷的路；假如連這一點也辦不到，我們退而求其次，要求能確實保持區間行車的一段，我們的口號是「全綫半通不如一段暢通」。這兒，我們願意提醒急功近利者，周鳳九先生興建湖南公路的「不怕短，不求長」的腳踏實地的作風，劉如松先生的寸寸段段奠定西北公路的精神，仍然是值得效法的。

我們一向強調修路應與經濟政策配合，公路綫若穿過富饒的農產區，礦產區，商埠，工業市鎮，邊疆要區，不但客貨來源鼎盛，保證了營運的前途；而且交通便利，推動了百業的繁榮。過去太注重軍事性的築路了，以致通車里程雖迭有增加，經濟上的裨益甚少，而一旦軍事目標轉移，路又

荒廢了，「戡亂」時期大抵仍不免於這傾向。問題在兼顧軍事與經濟，俾發揮公路的最大功用。如福厦公路，廣州通桂林。通興寧和通湛江的公路軍事經濟的意義都巨大，不應任其長此癱瘓的。中國正在一片貧弱殘破中謀復興，修路應合乎長久使用的原則，而道路的發展又純賴征收經過車輛之養路費挹注，這是我們寧願注重經濟意義的理由。

路權割裂，分段行車，特別是廣東民辦公路的特色。國庫空虛，交通的恢復迫切，獎勵民間築路，界予專營權，原則上也無可訾議，不過，有兩點應及早解決：（一）路政管理問題，若干民營路段均屬地方有力人士所包辦，屬於「自籌自養」，路局既乏款補助，亦絕少過問，運價因無競爭對象，可以任意提高，這種路權人的奔利作風和路局的放任政策，是應該糾正的。我們建議，由路局訂定工程的最低標準，並合理議訂運價嚴格執行，加強對民營路段的管理與控制。（二）統一行車的問題。各民營專利行車路段，各自為政，不能互通，甚至若干段與段間的橋樑，渡口設備和路面迄未竣工，亦無從辦理聯運，何況路權的劃分過於繁複（如廣湛路劃分為十七個不同路權段），事實上只有辦理客貨直通車才是辦法，但是必須保持民營路段的區間行車特權，並嚴格規定中途不准起落客貨，籍免擾奪業務，纔是政府保障路權人的態度。

最後我們覺得國道由中央分區設局管理，省道由各省負責的區分，雖未必合理，但既經決定，就應認真執行，「拖」絕非辦法，而事實上各省省道之劃入國道者多未移交，不免互存觀望，因而延誤了道路的整修與養護的也有，如第三區局成立一年半，一直至本年九月中旬始由粵省接管廣九，廣韶，韶小三綫和韶廣路的粵段，即其一例。大家設能以事為對象，則成功在我談過過功的作風，大可不必吧。

—全文完—

本文分段寫成，陸續發表，自卅六年九月八日至十二月六日刊出於運輸週刊第八一、八二、八三、八五、八六、八九、九十、九二、九四各期，文內所稱「本年」及所有未冠以年號之月日概指

卅六年而言，茲乘本文收入運輸文摘第二輯之便，根據最新資料，再加刪增，並改正了不少錯字。

何 之 卅七、二、廿九、夜

## 泛論運輸機構的改組

。輝。

在抗戰期間，我們對於公路運輸的機構，曾經說過這樣的一句話「年年改組，天天搶運。」這是當時的事實。可是現在復員運輸完成了，改組也應該改定了，但終於在這個乍雨乍晴的天氣中，再來一年一度的改組，我們希望這一次的改組，成為最後的一次！

我國公路運輸，在戰前尚未專設機構，在抗戰時因為適應環境的需求，才設置機關專司其事，歷史雖不悠久，但因當時鐵路淪陷殆盡，航運不通，公路運輸擔當了鐵路和航運艱巨的任務，隨着抗戰環境的轉移屢次改組，固然有不得已的事實，而公路運輸的基礎尚未鞏固，公路運輸的制度尚未確立，實為其中主要的原因，此次公路總局又將運輸機構從公路工程局分割出來，於五月十五日改組，成立十個運輸處，分佈全國，直屬總局，指揮調度，較為靈活，這不能不算賢明的措施。

這次改組的要點有二：

(一) 劃分系統，公路運輸與工程，以前會劃分機構主管，也會合併設置機構，但就工作的性質言，運輸的工作比較是動的，工程比較是靜的，各有各的做法，既不必把工程併入運輸機構裏，也不必把運輸併入工程機構裏。自去年以迄現在，公路總局所屬各運輸處，除了三個直轄處之外，其餘都撥歸各區工程局管轄，容或並未受到應有的重視，而系統既不統一，指揮復感分歧，這一次一律改為總局直屬，使運輸與工程採用平行雙軌，運輸與工程彼此可以交流、不相牽掣，在系統上的運用，也來得靈活簡便了。

(二) 員工限額，此次改組規定任用員工名額的標準，以每月行車一千五百噸公里用員工一人

，這種限額，以噸公里計算，雖非絕對的準確，比之過去編制上硬性規定的名額，較為切實，較為前進，隨着運輸業務之發展與萎縮，其用人的彈性也較大，但這種是貨車的計算，對於車容的行駛，不論長途或市區，尚未聞有規定用人的限額，也許將來另有一個良好的辦法，其餘任用高級人員，不得超過全體員工總和百分之十！這是免除坐辦公廳人員數目的龐大。

我們對於運輸處改組的要點或內容，認為是前進的辦法，不必作詳細的研討，我們所欲論列的有下面兩點：

(一) 制度的建立 公路運輸的制度，自抗戰時期到現在，任憑長官一時的見解，隨時紛更，須知更易一次，則人力，物力，時間，俱感損耗不少，却不如鐵路制度較為穩定。望這次承着改組之初，建立一個長久完善的公路制度。

(二) 監理業務 監理業務是管理行車，攷驗司機，核發牌照等事，這究竟是與運輸有密切的關係，如果運輸需要管理，是否應由運輸處仰由工程局或交省公路機構主管，這是值得從詳計議的事，這次運輸處改組後希望中央有更完善的考慮。

其餘我們想提出研究的問題頗多，在此晴雨不常困人的天氣中，只好暫時擱筆了。(卅六、五、十九日運輸週刊六六、六七期合刊)

### 自萬福路慘案說到

## 整頓廣州市公共汽車

這半個月來，市內公共汽車，兩度生事，七月一日改特之日，即因票價餉額問題，停車半日；昨(十三)日七路環市某公共汽車，將到終點，在萬福路中，竟以快駛競先進站，早佔車位，致闖入民居，毀損房樑，死者十四人，傷亦十餘，其肇事損失慘重，在復員中各都市交通失事紀錄上，可稱最嚴重的一次。

一般印象：本市公共汽車，車多而爛，秩序不佳，而票價最低。至於濫載乘客，竊賊「扒頭」，車輛殘破，車容拙陋，員工服務精神不振，而至失事頻仍，（如一週前維新北路，一路車駛入商店），迭為市民詬病，雖輿論一再呼籲，應及早整頓。市政當局，對此兩年來迄未合理解決的公用交通問題，當在苦思焦慮中吧。

關於本市公共汽車，內容頗為複雜，比諸京滬渝等地處理為難。現行車約二百八十餘輛，一九四一年以後幼齡車，不及半數，餘俱敵偽遺物，陳陳相因，勉強行駛。其所屬車主尤為零星，一個車主擁有三輛者，不過五人，大都人各一車，或數人合夥經營，換言之，市內行車，除公營機關參加市區者如公路總局第三運輸處六十餘輛，統一管理而外，二百個以上的車主，湊合行車，名義上由華南公司承辦，事實上，華南是一個變相的捐商，或是代市府收餉的義務稅捐分處而已，說不到統率管理，何況重重「熱性」，腐蝕了這個半官性質的「公司」。

市府對於票價（編者按：以下所舉數字均係卅六年七月間的估計），至今仍壓低至八百元（優待票六百元），平均每綫十一公里每客公里只值六十餘元，同時月餉每車二百三十萬元，華南公司管理費三十萬元。每月每車營業，因路綫輪流行駛，及車輛例有停修，每月平均收入約八百萬至一千萬元，而負擔捐餉竟至四分之一或三分之一。市府一再否認並非以交通為稅對象，實際上，除土地稅營業稅外，以公共汽車特許費收入為大宗，（本月份約六億五千萬元），論者謂市府明知車商無利可圖，而因市郊以外公路斷絕，非在市區打轉不可，於是壓低票價，逐步提高，以便增餉，而裕市庫，這種推測，不為無因。

七月一日起，上海市郊瞻禮客車，市府核准每客公里二百七十五元，南京市公共汽車下關至夫子廟（約十四公里）票價二千五百元，重慶公共汽車會家岩至過街樓（約四公里），票價一千二百元，其合理調整票價，並減輕車商負擔（南京特許費占收入百分之四，重慶市仍有補貼），無非使車商獲得合法利潤，而得再投資於車輛與設備，日求發展與進步。本市車商每日行車成本估計，最少六十三萬元，連通貨貶值，再度增價前的收支差額等在內，每日行車成本約八十萬元，收入不及



其一半或四分之三，普遍虧折的結果，於是，轉嫁在乘客，車輛與員工身上。濫載便是求量的增加彌補票價低與霸王多的損失；競駛，「扒頭」，「賴死」（其意沿途慢行，截搭後車乘客），爭先到站，及種種不守規則的行車弊端，充分表現在政府提高餉額，無限制准許車輛加入，和壓低票價的餉額第一政策之下，各車員工，爲了生存，不惜自相殘殺，忽視了業務道德，糟塌了乘客的生命（自然連自己也在內）。這固然可以說是司機活「跟車」的責任，但，孰令致之，市政當局，應該反省的。

裝飾市容，叫得震天價响。過半數的公共汽車，機器殘缺，車輛破爛，員工儀容不整，分明一種自我的諷刺，而不從根本癥結去重新認識公共汽車的本質與危機，空言嚴懲司機，粉飾車身……老用這種手法，如果不是規避責任，文飾餉額重於交通的錯處，便是墨頑無能，拿不出一套針對事實的整頓交通的對策。筆者深信市政當局，際茲改特伊始，對此百萬市民生命攸關的公共汽車，當不忽視重新整頓的重要性。前會風傳某僑商返市創辦公共汽車，將以嶄新的陣容出現，頗爲一般市民所企望。但據熟悉內幕者說，籌辦本市公共汽車，以新客車二百輛每輛區區一萬二千（每車每月薪金約一千萬恰等於現在每車業務收入的總和）計共值三百億，連同其他設備資金至少共需五百億，事實無法覺得投資者。因此，本市公共汽車的整頓對象，還是怎樣運用這二三百輛紛紛陳來復什的現有汽車。然而怎麼去運用呢？

筆者訪問過若干商車老板，從業員工，和一般關心公共汽車的市民，交換意見，其中最大懷疑，就是：

- (一) 市府能否減餉，表示整頓交通的決心，而從發展市內交通的影響，提高土地價格，繁榮邊僻地區，促進工商貿易，間接增加稅收，放棄現行束縛交通的票價拾月餉的殺雞求卵政策。
- (二) 各方能否協助，不從公共汽車身上打主意。若干在朝的在野的名流，準名流，甚至夫人們，都與公共汽車發生直接間接的關係，不是求行某條好路綫，就是准許輛車暫僱行駛，無非以其

社會關係，所得特權與利益，破壞了公共汽車的統一與合理管理，還有若干機關社團，要求津貼，免費証等，（華南現發免費証約三千張，約佔乘客十分之一），好似這是官吏或半官吏者的特權，濼及妻子戚友，均在車商與一般乘客中，平添一筆負擔。全國各大都市，從不若廣州的「霸王」之多，尤以公共汽車為最，軍警治安機關亦感棘手，這惡化的環境，如果行政軍事機關，民意輿論代表，和廣大市民，能够一致協助，不加掣取或漠視，這市內交通問題，才得逐步改善的，反諸，任何專家，也敵不住這些沉重的官僚流氓的惡勢力的洪流。

如果，上述兩項先決條件，得到相當的保証，公共汽車的整頓原則，似可從這樣的基礎去研究：

（一）確定本年度行車輛數，路線，重新檢驗現有車輛，加以淘汰，限期趕製標準車身，以代本市基本的公共汽車。

（二）從已准參加行駛車輛的車主中，選定直接營運而有管理經驗者，組織本市公共汽車聯營處，純係車主本身組織，代替「華南」或「其他等居間取利」的二房東。

（三）市府以車輛收入百分之十為特許費（全國最高額），票價根據物價評定，不再憑官威核減，抹煞事實，把車商血汗做大官的政績。

（四）市府指定主管單位，並聘請民意機關代表，和交通專家，組織諮詢，建議，規劃等作用

的交通小組委員會，以作指導，避免內部主辦人員的偏見與弊端。

（五）擴大交通安全宣傳，從學校社團着手，推及行人，同時在一定期間，發動憲警學生，維持交通秩序，儘量減少市內現在的亂象。

（六）嚴格選用公共汽車司機，沽票，並加訓練管理，（香港政府近對司機售票，均有登記），不許任意派人替工，並追究肇事潛逃，另一方面，汽車肇事責任研究，應有交通行政機關，職工會代表出席，保障並無過失的司機的自由與生活。

(七)市府保証所屬單位，不對公共汽車加以任何需索與留難，一洗從前處處送禮，站站「熟性」的惡習。並且，爲公共汽車出頭，擺脫任何機關社團的非法無理壓力。

如果，做到上面這些並非不能的條件，本市公共汽車的素質，立可提高，員工服務精神，亦即振奮，行車肇事，大可減輕至極小程度，這是可以逆料的。

好的改變抑是壞的因襲，就在這一時機扭轉過來，某權威觀察家對筆者說，中國任何改革，多少有流血的事實作先導的，沒有大隧道慘案，重慶的防空洞不會改良的，沒有將官班全車覆沒，川黔道上吊絲岩不會繞道改綫的，也許這同萬福路慘案，能够引起本市公共汽車澈底整頓，那就是最好不過，不然，早晚再來一場更大的慘案之後，還是要改革的，但，我們不願再見萬福路上的陳尸，只祝福這些爲誘導改革的犧牲者永生。

轉載卅六年七月十六日廣州大光報

## 愧悔的反省

。何之。

——我們如何紀念「七七」？——

從「七七」全面抗戰開始，公路運輸步入了新的發展階段。

戰時沿海沿江地方盡失，航運的便利沒有了，鐵道淪陷殆盡，交通的大動脈窒息了，於是幾十條穿過叢山峻嶺的公路，數千輛破破爛爛的汽車，支撐了戰時的緊急軍運。這功績屬於全體公路從業員，誰也不能抹煞。但是功勞不可以世襲，破落戶不必誇耀祖宗的財富，忽視了未來的使命，鬆懈了現在的努力，功勞無法掩護罪惡，赫赫戰功的邱吉爾，戴高樂終於悄然引退，說明了歷史的無情。

逢到這一天，十年前我們開始肩負光榮使命的一天，全體公路從業員，特別是握有實權的幹部們，對於「慘勝」兩年來的工作，應該切實地反省一下，檢討一下：是否仍沉溺於空虛的回想而故意

賣弄風情？是否因趕上了「劫收」的年代而另存一番打算？是否只埋怨上帝的惡作劇而不屑作一點一滴的向上的努力？

我們何必諱言，戰時的緊急修路種下了今日偷工減料的惡習，應付軍事的運輸變成了燥急零亂的作風，不愁瀟灑的軍火運輸孕育了倚賴的心理，戰爭的巨額浪費蒙蔽了人們的眼睛，戰爭暴發戶的崇拜代替了服務的信念，這表現在「戰後」(？)公路工程的草率和「報銷主義」上，表現在運輸政策的搖擺以及各級主持人善變的性格和作法上，表現在業務人員兜接客貨的低能上，表現在公費機噐不知揮節人力物力的開支上，表現在司機機工貪婪跋扈的舞弊上。不一而足，實之痛心！

今天，回首前塵，低徊往事，我們究竟懷着怎樣的一種心情來紀念「七七」？又如何才算紀念了「七七」？

卅六，七，十運輸週刊七十三期

## 復都中友人

子騏

### 運輸漫談之四

「久遲作答非忘報，只恐開緘亦斷魂」。

我們遠戍南國，消息難傳，宛如隔世，都中友好，每承存問，有時信筆裁復，輒未竟而廢，深恐滿紙牢騷，自干譏誚，但，如鯁在喉，那能不吐呢？

說起公路運輸業務，啼笑皆非。所謂復員，連抗戰末期的境遇還不如。公營機關，上級對他死活不管，資產歸於國家，負債讓主管者與員工自作自受，餓肚皮只好活該忍受了。這就是拜自私而滑頭的自給自足的營業制度之賜。逼得大家抹煞了良心，吃車子，吃輪胎材料，直至吃光而後已。在未死以前，誰有狠心與兇勁，抓着機會，撈一筆錢，多活一些時日。至於機會云者，不過是你搶我奪的爭生意，欺善怕惡的討便宜，瞞上瞞下的弄把戲而已。如果誰敢說我辦公營運輸有把握，那不是瘋子，便是騙子，再不然就是製造奇跡的仙人。民營的嗎？真正拿血本做生意的，欲哭無淚？

規規矩矩買發賤費，鑿二成審票，照鑿定收運費，不買私賤貨的油胎材料，不走私運費，惟有腐本與嗚氣。

這樣騙入歧途的壞局面，不是甚麼人有意造成的，而是戰後整個社會經濟混亂的反映，讓一些濫水摸魚的人，從中搗亂罷了。目前國民購買力低於物價（包括運費在內），無貨可揚其流，何況汽車運費，又較高於其他運輸工具？任憑政府怎樣體恤車商，提高運費，亦無補益？復以各省道路費拚命高抬，路却日壞一日，一個新輪胎，市價六十萬，（按指卅五年十一月的市價，下同——編者）走不了五千里，途中橋工渡快亂敲竹槓，走過便橋渡口，起碼花三、五萬元。土匪搶完，還得付保護費，軍糧和甚麼捐。在客觀環境上來說，汽車營業已至末路了。

還有，千數百輛公商車，集中幾條尚未完全毀斷的公路，壓低運費兜攬客貨，加上軍車，尤其是「救濟車」，聽說奉准裝商貨（救濟品不運，似亦無妨）這些優勞敵人，搶盡了貨源，汽車業本身在自相殘殺。

貨源既少，又不穩定，同業在無政府狀態下，有意或無奈地自我削弱，這就是今日公路運輸末路的病因。——華南一帶，更是明顯。

我們不願強調所在地情形如何特殊，複雜，到處老鴉一樣黑的。

現在問題在乎負責公路最高行政的人們，面對這些事實，老是熟視無睹，榮得「拖」，「推」，抑或硬着頭皮，來一個大膽的重新整理？國民經濟的衰落，自然不是公路運輸人員所能獨力挽救，但本業範圍內的整理，絕不是別人的責任呀！

南京的朋友們，你們下鄉來吧。到公路上來，才了解公路工程與運輸，到處潰爛，殘破，脆弱到怎樣驚人的程度！

# 路爛匪多苦了汽車運輸！

## 第三運輸處兩週年紀念日別紀

勻。

卅六年九月廿五日爲公路總局第三運輸處成立二週年紀念日，該處留穗員工百餘人集會慶祝，公路總局王副局長節親臨致詞，語多勗勉。

該處之前身爲成立於兩年前今天的軍委會戰運局廣州區辦事處，卅五年二月易名爲公路總局廣州區辦事處，五月改爲第三區公路工程管理局運輸處，本年五月十五日又改爲直隸總局，兩年中招牌換了四次。

是日該處處長馮君銳以莊重的語調發表了洋洋灑灑的演講詞，檢討兩年來的業務。首先，他頗沉痛地分析處境的艱苦，謂爲先天不足後天失調，先天不足表現在：（一）接收之初，幾乎什麼東西都給軍事機關囊括了，只能揀人家不要的爛車，拼湊修理使用；（二）資金不足，自成立迄今今年四月整整一年半中，總局僅撥過四億元，這數目僅僅等於總局撥給第四或第五運輸處運回鄉義民一個月的客運補貼費而已。（三）國營公路運輸事業在廣東全無基礎，一切都得從頭做起。後天失調可歸納爲：（一）路爛匪多，以至無路可行車；（二）公路幹綫多與鐵路水道航空綫平行，汽車運輸難與競爭；（三）汽車同業（公商車、軍車）互相傾軋，貶價兜運；（四）地方經濟凋零，貨運銳減，以廣東來說，橋樑不經廣州，資金匱乏，粵鹽北運湘贛，又爲淮鹽搶去了市場。而最苦的是由於路爛匪多，以致定期定綫定量的運輸無法發展，被迫在機動性的運輸業務中討生存；因爲該處只管行車，修路剿匪都無權過問，所以對於這種客觀困難，只好自嘆命苦！但在兩年困苦的苦拚扎中，該處由無車到現在的擁有六百輛車，有華南最大的修車廠，有近千的員工，奠定了公營公路運輸事業在華南的基礎，這不能不算是輝煌的成就。大家不要忘記，這點成就只是靠着四億元資本，靠着那僅僅等於總局撥給另一姐妹機關的一個月客運補貼費的那點小款子而慘澹經營出來的，

馮氏再三強調這一點，頗以自慰。

雖然，慶祝會的儀式十分簡單，但，馮氏的演詞却爲它注入了新的內容。

——完——

# 漫談廣東公路

何之。

一、有何特點？

廣東省公路的總里程，在全國各省中首屈一指，戰前的統計，全省公路包括省道，縣道，鄉道共爲一萬四千五百八十八公里，其中商辦及官商合辦的公路占了大半，而商辦路段全程多不超過一百公里，而以二、三十公里一段者爲多，這是廣東公路的特色。

從下表我們可以看出廣東公路路權性質的複雜。

戰前廣東省公路性質里程表

路權性質	合計		省		道		縣		鄉		道	
	里程	百分比	里程	百分比	里程	百分比	里程	百分比	里程	百分比	里程	百分比
總計	14518.7	100.00	6669.6	45.21	6091.8	41.96	1869.3	12.83				
官辦	1989.2	9.57	2119.2	8.95	166.5	1.15	9.5	0.7				
商辦	9379.1	64.60	5092.2	20.88	4650.9	32.04	1696.0	11.68				
軍辦	20.7	0.14	—	—	—	—	20.7	0.14	—	—	—	—

無辦	14.4	0.10	14.4	0.10	—	—	—
官商	2797.2	19.27	2089.6	13.92	707.6	4.87	—
合辦	—	—	—	—	—	—	—
未明	918.1	6.32	214.2	1.43	548.1	3.76	157.8
備考	表例各欄里程百分比係與總里程之百分比						

表例商辦公路占總里程的84.6%，官商合辦公路占19.32%，二者合計占總里程83.9%，數目雖屬驚人！而官辦公路不過占總里程10%而已。明白了這一點，我們對於廣東公路復員所遭遇的困難和波折，便不至一無所知了。

值得注意的，不是廣東公路總里程的變長，而是工程基礎的脆弱。因為商辦居多，逐段修成，先後不一，工程標準很難劃一，且路權分割，各段由商民自籌自養，並無的款可用，道路養護因而沒有嚴格執行，自屬意想中事；當時省方爲了獎勵民間築路，多多益善，既乏工款補助，更無組織統籌的計劃，因此，本省公路里程雖長，基礎並不穩固，比起平坦，堅實而垂楊夾道的湖南公路，大有遜色了。

## 二、如何復路？

本省公路戰時被毀達五分之四，未毀路段亦多年久失修，這損失是空前嚴重的。

復員後廣東公路處面臨着一連串緊急而艱苦的任務：如何將全省支離破碎的路段一一修復，貫通起來。

這工作在復員初期頗顯得有聲有色，廣韶路，韶興路，韶小路，韶原路，雄信路都在極短期間內搶通，雖然工程的草率又是另一回事。這原因是當時中央對於「進兵受降」路綫的打通不恤鉅款，以後錢可沒法來得這麼容易了。



本年三月廿四日廣東公路處陳錦松處長在記者招待席上的報告：「全省公路有一萬五千里，已通路約五千里。」復員將近兩年，復路僅及三分之一，拆穿了說是錢作怪，並非公路處怠工，一萬公里的公路，以每公里復路工程費二千萬計管，需款達二千億，如此鉅款如何籌措？（按上列數字均係卅六年五月間的估計，下同——編者）

從商辦公路占本省公路總里程的百分之八十四看來，修復原日公路是非與民間携手不可的，而且，只要原路權人肯出資修復，問題便解決大半了。這在省府方面也並非計不出此，還在卅五年元月就頒佈了「廣東省公路修復及行車辦法」，同年七月再加修正，修正案的內容要點為：（一）官辦或官商合辦公路省道出公路處，縣道由該管縣市府負責修復，或招商承修而給予十五年至二十年的專利權；（二）商辦公路由原路權人負責修復並得自行招股或另招第三者承修；（三）商辦公路之專利權限因抗戰而中斷者得予補足，並按破壞情形酌予增加一至五年，附敵者撤銷其專利權；（四）商辦公路准予自備車輛專利行車，但通過性質之長途客貨車於照章繳納養路費後均准通過，不許阻礙；（五）商辦公路准由政府授權自收自養；（六）商辦公路應在本辦法公佈後六個月內設法修復通車。原則上本辦法在維護原路權人的既有權益方面，已算盡了最大的努力，可惜大前提早已決定了：幣值不穩，物價三級跳和戰後地方經濟的凋敝，使修路並不一定有利可圖，商民因而存着觀望的態度；這也難怪，在一切趨向投機的社會中，還有誰願意以本可用於囤積居奇買空賣空的資本，凍結在利潤微薄，又無確切把握的建設事業上呢？這是戰後社會的病態心理，省府借助民間資本修復全省省縣道的計劃便在這上面觸礁了。

但這並不是說，省府在獎勵民間築路方面毫無成就，在若干有利可圖的路段，如廣州至花縣的公路，興寧至蕉嶺的公路，惠州至樟木頭的公路，中山石岐至澳門的公路，惠樟公路，江佛公路和其他如四邑東江，珠江三角洲間若干一、二十公里長的路段，業已由商民出資修復專利行車，而問題的困難便在這裏，若干營業較淡或無望的民辦路段，假如原路權人不願修復又如何？其他如路權人業已

破產或尚流落異方，或因戰時路權經過幾度轉手發生糾紛等，都是推行民間築路的障礙因素之一。然而，「交通」是不能不「恢復」的，復路工程費總得想法子籌措，工款的一般來源不外：一、中央撥發專款，二、省方的建設事業費，三、公路處征收養路費的收入。就我們所知，中央除在復員初期撥過十億元搶修廣韶廣九韶庚數綫外，最近始撥助三億元令迅速搶通瓊崖環島公路，以利剿匪軍事，此外據說本年度公路總局，曾咨九補助公路事業費二十億元，尚未兌現。今年的國家預算這慶據，中央已明令停止一切非必需的支出，由最近國府委員會否決全國運動會的補助費看來，希望中央再撥專款的希望是益覺暗淡了。省方的建設事業費中之公路專款開預算定為十億元，尙未奉政院核准，縱能奉撥，也只是杯水車薪，而公路處每月養路費總收入，一至三月份平均僅為三億元，四月份起養路費率增加三分之二，估計每月養路費總收入不會超過五億元，其中一半經指定爲橋樑建設專款，已通各綫中橋樑的改建，以及架設現正積極趕工的東南兩幹綫中三十尺以上的橋樑，都得挪用這筆款子，剩下的一半除了分配爲養路工人工資，各工務所、征收站、護路隊的經費之外，剩下的還有多少？而數千公里公路的經常養護：搶險與改善工程，均得靠此區區之數挹注，所以，就公路處本身收入來說，應付臨時搶險工程且已「扶得東來西又倒」，其無力興建和改善新舊各路已甚顯然，並且，這矛盾苦惱了並將繼續苦惱每一任的公路處長。

最後，希望似已落到善救署的賑米上面，就是陳錦松處長也不諱言這點，他在四月梢對記者的談話中曾訴苦說：「廣西公路只有四千餘公里，戰時破壞亦不如本省的嚴重，廣西善救分署便已撥助賑米一萬四千噸，另士敏土六千包，鋼筋三百噸，本省公路長達一萬五千里，以目前急待修復和改善的工程而論，三萬噸也不爲多，但截至目前爲止實際所得不過三千四百噸」（按指四月以前所得總數——著者）事實上，善救分署的賑米只修復過一條名存實亡的廣九公路。

總之，大局在萬分動盪中，全部省縣道的修復通車，非旦夕可期，但若干經濟意義巨大的幹綫之修復和改善，却應集中現有財力物力人力以赴，這是戰後公路建設的重點主義，從這一角度出發

我們對於省公路處年來全力搶修綿延五六百公里貫穿數十縣市的東南兩大幹綫，寄以期望和贊許。

卅六年夏間，潦水成災，各線公路水毀者約二百餘公里，乏款整補，連月不通。最近中央始撥准復路工款二百八十餘萬元，因幣值慘跌，尚不足修復東南兩大幹綫。粵省公路現况借用陳錦松處長本年二月七日對香港星島日報記者的談話：「目前全省劃分幹綫十七條，聯絡支綫十六條，均大部未能暢通，真若柔腸寸斷」；東南兩大幹綫工程進行情形，陳氏稱：「全部路基已完成百分之八十，小橋涵洞已完成百分之七十，其餘大橋極可望於本年夏間完成百分之五十，餘待當局再撥專款，始可動工」。陳氏表示最痛苦的是：「東江，南路各地匪患嚴重，彼等以一把火而毀壞橋樑，實防不勝防」。本年一月間匪毀橋樑十二處，損失廿餘億，均見報載，至廣九，廣韶，韶小，韶庚（粵段）四綫已於去年九月中旬移交公路總局第三區局接管矣。（引號內均陳氏談話原文）

何之 卅七年、二、廿六、補誌。

### 三、沒落的運輸業

汽車運輸的發展，要有良好的營運路綫，要有安定繁榮的社會環境。這兩個條件不說在廣東，在國內任何一地都不具備的。廣東瀕臨香港，洋貨進口便利，汽車所需的油料，輪胎，零件較內地價廉，運輸的直接成本減輕，這是營運的有利條件之一；但廣東不是山城，境內河流縱橫，航運便利，粵漢鐵路縱貫省垣，廣九支綫直達九龍，廣三支綫延伸西江，公路在交通上所佔的比重不及內地各省之大，便足以抵消上述的有利條件；公路在本省，祇可說是處於輔助運輸的地位，由於復員以來公路大半未修復，及已通車的少數幹綫半與鐵道水路平行，而益証明了這一點。

在「如何復路」一節中，我們已談過本省公路復員所遇到的困難和波折：「復員」了快兩年，復路僅及三分之一，均為便橋便道搶通，崎嶇難行，除了初期修復廣韶，韶小，韶庚，韶興數綫，

三十五年以後重要幹綫沒有搶通過一條，廣九公路既未疏通亦無營運價值。省內寥寥可數的一、二十條重要公路，不是匪患遍地，客貨不多，就是與鐵道水路平行，使載量少運費高的汽車運輸立於不利的地位；而這次的大水災，帶來的不啻是二百里長的毀壞路段，而且是一片荒涼的農村。這一事實已足說明本省汽車業的窘境了。

省內客貨汽車共約二千輛，大半偏促於十幾條破破爛爛的幹綫，除廣州市區及其通鄰縣的交通經常吸引了三、四百輛車外，曲江興寧湛江等處每處亦集結有一、二百輛車，從事「游擊運輸」。因為消錢農村日陷破產，輸出輸入均少，且地方商業每有季節性的限制，有車無貨之時居多，激起了同業間的貶價競運，這情形也以本省為最嚴重。若干零星修復分段行車的民辦路段，多係自辦運輸，門戶森嚴，路租奇重，外來車輛難於插足。海南島日本人雖遺下了九百公里長的環島公路，却是盜匪如毛的世界，商旅裹足。我們只希望東南兩大幹綫早日通車，這兩條綿延五六百里貫穿數十縣市的省道，或許能提供汽車業新的「生存空間」，不過，南路東江股匪的猖獗，已使希望的光芒顯得暗淡了。

汽車業所面對的困難，除了營運路綫太少路面太壞而外，工商百業的蕭條和不斷高漲的物價的威脅，比任何打擊都大，由於前者，貨源稀少而不穩定，運費難於提高；由於後者，運輸成本上昇不已，運輸業由於這種剪刀差而虧折，而陷入整個萎縮。何況，同業的傾軋和競爭，更加速了這趨勢。

#### 四、公路價值的跌落

這裏我們可以得出如下的結論：

- 一、本省公路大半未修復，而已通車的幹綫又多與鐵道水路平行，減少了公路特有的效能，商辦公路側重圖利，逐段修復，分段行車，不能普遍貫通。因而使公路營運的範圍較戰前大見緊縮。
- 二、已修復各綫（商辦公辦）均為便橋便道，非任何天氣之下均可使用，且無的款可以改善路

悉加鋪路面和改建永久橋樑，現在行車固趨困難，一年以後恐損壞更甚，更難利用了。

三、運費因百業蕭條貨源稀少而無法提高，成本因物價波動，匯率提高而上昇不已，使汽車業無法維持，而日瀕於破產的苦境。

因此，「戰後」公路的價值，至少在廣東是大為跌落了。

卅六、五、十九、運輸週刊六六期

## 汽車運輸在貴陽

錢駿

### (一) 前言

貴陽位於西南高原的萬山叢中，是貴州的省會，抗戰以前，原是很平靜而冷落的；抗戰以後，政府遷都四川，沿海各省相繼淪陷，外資援助也改由西南進口，於是這平靜的都市，一躍而為交通要道和後方重鎮，人口逐漸增加，市區遂變得繁華而熱鬧了。因為這裡沒有河流，無航行之便，鐵路也沒有建築起來，物資運送，人員往來，全由公路獨力負擔，汽車運輸成了天之驕子，運輸機關於是如雨後春筍，商車與運輸行也應運而生，到過西南的人，該不會忘記貴陽的這一段演進史。勝利以後，一切復員，人少了，車也少了，軍公物資更如鳳毛麟角，運輸界的情況，已另換了一種姿態，一種不健全的發展，這現實也正是作者所要報導的。

### (二) 運輸什麼東西

勝利的鞭炮一放，貴陽的運輸界在歡騰中變成了樂極生悲。軍公物資稀少了，剩下來了的祇有復員的人員。於是有人想辦法的人與車，都向外流，運輸機關也隨着減少或縮小，在一度的蕭條與疏散以後，各地的商業蘇醒了，於是這批剩餘的人與車，担負了另一種商貨運輸的新使命。商品運輸自然和軍軍公物各有別，它是在商人盈利的條件下才能成立的。最初熱鬧的貨運，是貨物該上進口的雜

價汽油，西南缺貨，商人們大量買進，由柳州啓運貴陽，留賣一部，再運到昆明或重慶去出售。外匯調整以後，油價暴漲，筑昆等地都有存貨，利潤微薄，銷數有限，投機的油商們望而却步。於是油料運輸，由熱而趨冷，以後僅有零星星星的運銷，不再有大量的湧進了。筑柳綫上的進口貨，除了汽油，偶然也有零星的海味雜貨等，不過運量是小得可憐的。出口貨物還相當多，每年十月後桐油上市，商人們紛紛派員競購，運到柳州或貴縣轉運銷售，數量頗多，一直要繼續到來年二、三月間。貴省的烟葉，貴陽附近的酒精，黃豆以及茅台酒，也有零星的運出，不過數量不大，並且帶有時間性和機會性。湘黔綫上的運輸，是另一種格調。秋冬間有幾十萬包的棉花從常德桃源長沙等地大量運筑，大部份再轉運到昆明去；另外布疋棉紗紙張以及由江西轉運來的磁器，也經常有一車二車。運到湖南去的商品，是沒有什麼大宗的，一些單幫客們，經常運銷些藥材牛皮豬油之類，真是少極了；所以棉花運輸緊張時期，車主只肯包變程，去時大半放空。筑渝綫上，沒有經常的貨運，重慶來的，以食鹽為主，偶然亦運些酒精等，去程都是些零星商貨如烟葉，香烟，汽油等，有時價格變動，運量更小。筑昆綫的情形稍有不同，貴陽去的，以過路貨為主，像上面所說的柳州的汽油，湖南的棉花，磁器，另有少數的藥材，洋火，香烟等類。來的貨却少極了，所以去程不是好運價，車主常裹足不前，貴州省內的貨運，零星而稀少，少數的游擊車已足夠担负這種職責，鄉間仍然以騾馬運輸。以上都是說的商貨運輸。軍公物資，因為在勝利伊始，偶然仍有一小部份，但都帶有了時間性，譬如像昆筑一帶經濟部軍醫署等附屬機關的遷移，省田糧處也有一部份征實的軍糧要運，但這是期貨，並且那是支綫的短途。客運呢？第四區公路工程局運輸處，直轄第三運輸處，省公路局，郵局運輸站，各綫大都辦有客運，不過，復員時期過去了，旅行者在這年頭是絕跡的，僅僅是些商人，公務員，落後的還鄉客，冷落的點綴着。

### (三) 運價的決定

這是一個值得注意的問題。除了公車大量運輸時有規定的運價外，商車運輸行雖然有同業公會

，但是沒有議訂運費的習慣，那麼波動的市場中，誰是運費的主宰呢？據作者觀察，貨的多少自然是主因，但是在一定限度內，操縱的重心，落在二方面：第一是運輸行，他們常常根據了三種原則來對付運輸的車主：（1.）如果貨多車少，定出高運費。（2.）車貨兩多或兩少定出稍低運費。（3.）貨少車多則定出低運費。運費的標準，自無也部份的依據着運輸成本，但這種基本條件有時仍可不顧。經理們對於貨主的作風，常常是觀察其熟與生，多與少，緩與急，叫出較高或公平的運費。貨主與車主的差額，即所謂「吃盤子」，這種情形，是很普通的。第二是車主，一般說來，他們常常是落在運輸行後面的。有二種情況，有時也何以影響運費。（1.）他們找直接貨主或者自運自銷，使運費無形中提高。（2.）車多競運，運輸行的運費，也只得跟着跌下來。一個對比的事實值得一說：卅五年春夏，柳州的汽油大量湧進時，筑柳道上的車輛，如過江之鱗，它們去程裝黃豆，米根等，每噸十八萬上下，回程裝汽油，照例是每噸四十萬以上，但是外匯調整，汽油飛漲以後，油商們無利可圖，汽油運輸突然冷落，那時在柳車輛很多，運費乃跟着慘跌，甚至到每噸十八萬上下，還沒有貨；之後，筑柳綫上蕭條起來，直到桐油上市，利潤豐厚，油商們才又活躍，但是汽油的黃金時代過去了，車主需要維持成本，運輸行爲了適應現實，運費乃有根本的調整，去程每噸四十萬以上，回程每噸反只有十八萬上下了。這種一百八十度的變動，說明了運輸行跟着貨主的利潤走，而車主又落在運輸行的後面。

#### （四）運輸成本的估計

貨主們賺利潤，運輸行抽佣金，運輸主體的車主們呢？我們應該從運輸成本的估計中來研究他們的成益。這裏舉一個具體的事實爲例：如有一輛三噸車，行使筑柳綫，每月能往返二次，雇用司機技工各一名，則全部運輸成本如下：

（1.）汽油共三〇三加侖（以每加侖二五噸公里及作價五、五〇〇元計）計銀一、六六六、五〇〇元。

- (2.) 機油約十加侖（以每加侖七五〇噸公里及價七、五〇〇元計）計銀七五、〇〇〇元。
- (3.) 養路費（目前為每噸公里五〇元）共銀三七九、二〇〇元。
- (4.) 行車費（以在途二十日及每人每日五、〇〇〇元計）共銀二〇〇、〇〇〇元。
- (5.) 薪工或里程費（二人全月）約共四〇〇、〇〇〇元。
- (6.) 小修費用及意外開支（每單程以一〇〇、〇〇〇元計）共銀四〇〇、〇〇〇元。
- (7.) 引擎大修折舊（目前全部約三〇〇、〇〇〇元上下以大修一次行駛約五〇〇〇公里計）計銀一五〇、〇〇〇元。
- (8.) 輪胎折舊（以全新胎行駛一二、〇〇〇公里，作價九〇萬，每車六胎）約共銀一、〇八〇、〇〇〇元。

以上全部合計約共四、三五〇、七〇〇元。我們再看收入方面，以新年前後運貨往柳州最高運價每噸四二萬及返筑最高運價每噸二〇萬計，則全部應收運費共銀 $(42+20) \times 3 \times 2 = 372$ 萬元，除去百分之四的運輸行佣金則淨收共 $3,571,200$ 元。如果收支比較起來，每月虧蝕要在八十萬元左右。即以另一種管理辦法計算，如三區局運輸處營運車的配給運費百分之十八給司機，不再支付機油、行車薪工、小修及意外開支等各費，汽油供給亦改為每加侖 $28$ 噸公里，則運輸成本約需 $3,737,000$ 元而管理費車輛整個折舊尚須不計，仍要虧蝕到二十萬元，所以就運輸成本而論，目前情形，車主們是處在最不利的地位，何況油價輪胎及配件，尚在向上波動，而運價則遲遲不漲哩。

### (五) 運輸界在苦鬥

這裏不想對貴陽的運輸界作一種分析或概述，而想說說一下車主們在虧本的情形下，繼續奮鬥的情形。照例，在運輸成本高於收入的時候，車輛應該停駛，免致虧累更大。但是人是求生的動物，活着總要吃飯，在公家機關說，維持交通更是使命的重心。於是在種種不同的方法下，仍舊繼續着工作。第一種是吃老本，輪胎折舊與修理配件等不計費用，表面上仍舊是賺錢。第二種是駕者有



其車，自己動手，薪工，行車，意外開支等，用在自己身上，支出可以節省，車輛亦可以更加擁護。第三種是自銷自運，自貨物上賺錢，貼車輛上虧蝕。第四是增加額外收入，如多裝噸位或附搭客人等。第五種是做運輸行基本車，可以優先承運，「不吃糞子」，根據以上種種情形，不難想像現實的困難。

### (六) 前途的展望

依照現代國家的標準，一個大都市，包括幾十萬方公里的活動區域，僅有一、二百輛汽車的行駛，簡直太少了，然而在交通獨賴公路的貴陽，尚嫌車多，豈不殘心？而且目前情況，汽油正在飛漲，已到一加油價八千元以上，輪胎配件等亦追隨百物，有漲無已。但運價踴躍，尚有待調整，行車困難，運輸專業的衰萎，莫此為甚。然而「窮則變，變則通」，如果外來汽油真的斷絕，自應期遙，貨主復出不起高運價，則抗戰時期的老辦法，酒精與木炭車，行將復活在崎嶇的西南公路上了。汽車運輸如果到這個時候，像蘇醒，亦像在淪落，可是運輸的從業人員，仍舊能夠站在自己的崗位上，捧牢一只飯碗，也正是唯一的自救之道。從樂觀方面的想法，外匯可鬆，汽油仍能源源而來，不再漲價，而農業增產，工業發展，貨主出得起運價，則西南高原上貴陽的汽車運輸，將方興未艾了。然而這種很低的希望，是否僅能想之而已呢？（卅六、三、二運輸週刊五十七期）

附註：本引所行數字均係按卅六年三月間的估計

## 新會的民辦公路

楔子

何之

卅七年元旦，我們到新會各地走了一趟，坐的是汽車，接觸的是「行家」，對縣內幾條民辦公路的情形，多少留下了一些印象。

我們觀光公路，並非爲了「兜風」，衷心確想明瞭一點民辦公路的實況，旁觀者清，我相信我的報導不會是操雜了主觀臆的詞。

### 起點與終點

江門是我們新會之行的起點與終點，由這裏出發，汽車把我們帶到各公路上，然後又回到這裏，換乘擁渡返廣州。

到新會，首先要提到江門，假如把新會比做中國，江門就是上海了。這兒是南路西江的樞紐，水陸的碼頭，貨物的轉運站。東下港澳，南到湛江，海運暢通無阻，北到廣州，西溯梧州，西江終年通航。在過去的全盛時代，汽笛之聲喚醒了從黑夜到天明；就是現在，你站在江門馬路上面江而立，大小船艇穿梭來往，「推貨車」獨輪車駱駝於途，挑夫行人匆匆走動，你會疑心身在廣州的新堤！陸上交通也是四通八達，在戰前，北可由江佛公路至佛山，和廣三火車聯運；西南可由新開公路至單水口，接上了南路省道，西北可由新鶴公路入鶴山城。現在雖因公路失修，但通到縣內各重要城鎮的仍然暢通無阻，到會城，到北街，到外海，到杜阮，到篳莊，一樣有班車開行。

### 看民辦公路

江門是舊江南路的樞紐，它更是新會縣交通的總站，從這裏，五條民辦公路像人手五指一樣地伸出。

一、江會公路 這是通新會城的一條康莊大道，全長十一公里，車行十五至二十分鐘可到，從車窗望出去，一片沃野，大有成渝公路的景色。路面寬廣而平坦，路基堅實，兩旁植樹，算是新會縣裏最好的公路了。

這條路的行車權由利民公司以全縣最高的路租——營業收入的百分之——承租過來，至道路養護仍須由行車公司負擔，據公司負責人吳允生面告：一個月的道班人工餉支出達三百萬，公司經理

是前任縣長的黃某，與現在的湯縣長素有齟齬，這點微妙的人事關係，增加了行車的若干困難，票價的不能和其他各綫同時調整，亦未始不與此無關。

該處現在每日經常行車七輛，兩輛爲雪佛蘭新車，車廂有橫排坐位，餘均敵僞時代遺留之舊車，外觀破爛。每車每日可走十五個單程，大約每隔十分鐘便有一車開出，沿途隨時隨地上落乘客，就總時間不少，我們去的這天是元旦，乘客擁擠異常，爭先恐後登車，「沙甸魚」的滋味并不比廣州公共汽車遜色，而「霸王」之多正相同。票價新調整爲一萬一千元，每客公里爲一千元，比起同時間的廣州公共汽車每客公里僅二百餘元，是大有可爲了。

聽說，利民公司由於小組織多，意見多，管理上漏洞多，雖然還有全縣最旺盛的營運路綫，業務並沒有大起色。

二、新鶴公路 戰前可通至鶴山城，現在僅通至第一大鄉的杜阮（人口有三萬多！）長十公里，行車權握於公利公司，與利民是姊妹公司，利民的股東即爲公利股東者甚多，路租爲營業收入的20%，數目約等於廣州公共汽車的特許費（俗稱車餉），不同的是養路仍須由行車公司負責。該綫現在每日行車二輛，僅辦客運，票價收一萬元，每人公里亦爲一千元，路上來往客商很多，營業尚可維持，我們經過時，沿途挑夫走販，手推的獨輪車，不絕於途，就是証明。

可是，就工程而言，較之江會路相形失色，因爲沿綫在戰時破壞過劇，不獨一時難以恢復舊規模，而且因爲毀路時係在路中心挖洞，戰後修補僅割平較高的路面以填補之，弄成路基普遍低陷，且路兩側較高，路中心較低，成一長形、排水不易，天雨恐成泥漿。杜阮大橋，長約三四十呎戰時炸燬，迄未修復，因而連對岸通鶴山城的一段公路也失修了。

三、江佛公路（第四段） 本段由江門至玉崗爲止（玉崗至沙坪穀埠屬第三段）長十八公里，經過大站爲江門，篁莊，桐井，棠下，玉崗，現在通車里程僅備爲六公里，即由江門至篁莊，篁莊至桐井六公里一段，路基破壞無遺，迄未興工修復，桐井經棠下至玉崗這六公里路基尙完整，只須

加鋪路面便可行車，就因為中間一段沒有了路基，而阻礙了全條綫的通車，據負責行車的利行公司張先生云：全段無一橋樑，恢復甚易，若由縣府征集民工敷設這六公里路基，只消個把兩個月便可竣工，至於加鋪路面，則例由行車公司負責的，若全部工程招商承建也不過十三億元左右。

利行公司共有舊車二輛，每日行駛算莊的只有一輛，票價收一萬元，合每客公里一萬三千餘元，為縣內各綫票價之最高者，路租則為全縣之最低者，僅為營業收入之 $\frac{1}{10}$ ，雖有這兩項優待，公司營業仍感維持不易，我們乘車至算莊時，見沿綫村莊稀疏，乘客寥寥，與江會綫迥然不同，路面窄狹而不甚平坦，車行跳盪，也相形見拙，大抵一條營業收入不佳的路綫，道路的加工保護容力有未及吧。

站在公司的立場，它盼望中間那六公里路基能早日竣工，這樣就能全段通車，和江佛公路第三段聯運，營業便會大大改觀，就是先通車至棠下，以棠下鄉鎮之大，出產之多，客商之眾，營業也不至如現在這般可憐了。該公司今日之艱苦支持，多少受着這遠景的鼓舞吧。

四、新開公路 戰前可由江門直通開平的單水口，全長六十公里，接上南路大幹綫，現僅通車至大澤，長不過十三公里而已。在未通至單水口以前，營業無大可為，而遠景則甚為燦爛，行車公司有車四輛，每日行車三輛，票價為一萬六千元，每客公里合一千二百餘元，路租為營業收入的 $20\%$ 。

五、江北公路 這屬於市區道路，由江門直至北街，長僅六公里。北街為一港口，可泊千噸巨船，航行港澳船隻均停泊於此，不靠江門，故路上往來客商甚眾，腳踏車尾搭客者比比皆是，承辦行車的利達公司有車四輛，每日行駛三輛，票價收八千元，路租平坦，車行快速，客運旺盛。路租亦為營業收入之 $20\%$ 。

六、江外公路 亦屬市區公路，由江門至商業市鎮的小海長為六公里，每日行車二輛，票價收一萬元，較江北綫者高，而乘客不及前者之擁擠。

### 從新會看全國

走馬看花，談不上什麼心得，但一些零碎的感受逐漸在我的腦中凝成了如下的意見：

一、分割管理 上述五條公路，平均里程不及十公里，車輛不過三五部，却有了四個以上的公司分別管理，在人力上是不必要的浪費，在開支上是徒多一筆工資，假如能成立一民辦公路聯營處，統一器材油料供應道路養護與汽車修理的事權，統一庶務會計與出納，而仍保持各路營業收支的獨立性，也許合理而方便多了。

二、公路投資困難 新會是粵省最富庶的縣份，新開，新鶴，江佛三路又是希望的營運路線，然就復路工程而論，地方當局既不熱烈推動，民間投資更欠踴躍，處於亂世，政府和人民都變得勢利了：地方建設的百年大計究不若「黃金滿紙」的誘惑大，江佛公路僅中間毀壞了六公里路基，竟至修復無期，不就是明証麼？

三、民營就是紳辦 有人慨乎言之：「還政於民，就是還政於土豪劣紳」，半封建半殖民地的本質不變，什麼都是假的，所謂獎勵民間築路，不過是征用民工把路基築好了，再由一班亦官亦紳亦商之流湊點錢，加鋪路面敷設橋樑，便取得路權，可以專利營運，也可以轉租他人行車，坐收高額的路租；更有以較低路租取得行車權而以較高代價租讓的。這情形和承辦三五年度廣州市公共汽車的時代公司差不多。上述民辦路的路權人與行車公司多少也脫不了這一雛型。拆穿了說：社會的本質不變，公路商辦，運輸民營，徒然便宜了官紳階級，老百姓是沾不到實惠的。

四、路租與養路費太重 新會幾條民辦公路，平均路租為百分之八，而且養路要由行車公司負擔，據利民公司吳副經理談，兩公里的養路支出達一百六十萬之鉅！路租加養路費約佔運輸成本四分之二以上，只有抬高票價，把負擔轉嫁於一般平民乘客，新會各路每客公里運價比同時間的廣州公共汽車高出四倍多，未始無因。但票價抬高，老百姓坐不起車，就失去維持交通的意義了。

儘管一般之中有特殊，我們也不難從上述公路的辦理情形中，描出中國民辦公路的一個具體輪

麻。(按以上所列數字均指卅七年元月上旬的估計)

卅七、二、二運輸週刊一百期

## 加強美國公路網的道路建築計劃

普霖譯美國新聞處稿

美國歷史上最大一個建設計劃，最近已將完成了一半工作，預計這工作將耗費三十億美元和經過三年的時間在各州和聯邦政府之間密切合作來進行的，於是長度以千英里或公里計的現代化及超現代化的公路便鋪設起來了。在三十萬以上人口的城市及十萬人以上的大部分城市之間，這個公路網自然地構成一個適合於高速汽車連鎖般的交通系統，至於其他種類的公路則作用在把繁雜的城市交通轉變成為以速度爲主的遠程旅途。在這系統之內同時也是使城價班車的交通由商業區起以高速汽車的交通線通達各住宅區及近郊，再其次，則是對於轉運各地農產品到達市場所需要的路型這是屬於較低級的一種。

這計劃開始於這次大戰的結束時期，會於訂立之合約中付去十億美元，現在還有鉅數的路面正在建築着，今日我們可看到缺乏材料的情形已成過去，三十六年夏季這計劃已重新獲得了生力軍的加入。

爲了滿足今日及來日汽車運輸的需要，新的道路計劃將形成美國海岸與海岸間稠密的交通路線之更密切的連絡。目下正鋪設的路面，眼有要伸到「農村的」內陸裡去，而複線并行的州際高速公路系統也將使橫過大陸的交通在各方面都可以加速供給運輸的需要。

美國不惜以三十億美元的鉅資用於公路的建築事業，對於國家的公路運輸，尤其在城市區域內，實際上將發生一個顯着的改變。對於改良成千英里的主線和幹線，或發展大城市間之主要的交通中心和國有州際公路系統的幾種工作都會經美國公路局和聯邦政府研究出各種廣泛的計劃來付諸實

施了。

這公路計劃裏頭將指出三大注目的界線：一、改良各聯邦所扶植建設的農村公路系統，二、撥築高速汽車路及環帶形之公路以減輕大城市間交通運輸的擁擠程度。三、改良自農村到市場的道路和輔助公路。

### 根據一九四四年公路法而制定的計劃

這計劃的觀點和它所採取的形式，根據這公路法的規定係在戰後每三個會計年度的第一年規定以預算中的五億元協助各州構築適合於現代交通設計的公路，根據那規定在每年度的預算中有二億二千五百萬美元將用於改良二十三萬二千英里或三十七萬一千公里的公路（屬於聯邦扶植的系統），同時也將這系統延長使經過市區。又一億二千五百萬元則特別指定用於上述系統中的市區中心交通，此外一億五千萬元則用於該系統中通往每一州的輔助路線上。

聯邦的基金既依附於各州，故在這個三十億美元的公路建設計劃裡頭得到它的支持，在五年或更長的時期內絕無停滯地進行公路建設。

一九四四年聯邦扶植公路的辦法，切需各州和美國公共道路管理處取得合作來設計這個州際交通的國有公路系統，其長度延伸四萬英里或六萬四千里以下，每州將使用聯邦的基金得選擇一個自農村至市場一定的路線系統。

### 主要人口集中地點的連絡

計劃中的國有州際公路系統將合乎主要人口中心間的交通，同時亦將使城市中心及附城鄉村間的區間交通成爲極度的密集，在計劃裏的農業區域大部分將與目前由聯邦培植的系統內最巨量的運輸路線相重合，不過爲合乎現代的構築標準和使旅程有着更直接的過路起見，各路綫還待重新確定。將來可在聯邦扶植系統（及其郊外延長段）中可利用的基金中提出來作改良的費用。

所有各州對於國有州際系統中所包括的各路線俱會洽商公共道路管理處加以選定，一經製圖，那末該系統可能整個連絡各州一萬人口以上的城市和十萬至三十萬人口都市群的幾乎全部乃至若干較小的城鎮，此系統包括適合於高速交通所需的公路以達各城市的中心地區而不致擾及交叉街道的交通，在若干情形之下環形路綫的建築將能使直達的交通變為城市支路的交通，區間交通可直達城市地區的外圍而不必經過擁擠的進城區域。

若干大城市係計劃籌築低下的或升高的高速道路，使四輛至六輛車可以同時並行，這樣的設計將容許駕駛人即使在商業的中心區，還可以用合理的安全高速——時速四十至五十英里或六十四至八十公里而疾馳；至於這種高速公路的進口部分和低下構築部分將在交叉地點另設高架通路，以資「錯」車。

### 高速道路——一個懸而未決的問題

就一般駕駛人的觀點而論，發展國有公路系統中附有高速道路廣泛地通過各大城市並將分開了運量最巨的農業區域。此點成為公路計劃中懸而未決的一點，此外，如何使其他由聯邦扶植的公路成為現代化及支路應如何改良，將亦同屬重要之着眼點。聯邦扶植之系統中乃含有美國二十三萬二千英里或三十七萬一千公里最常用的公路在內。以一九二一年迄今這種公路會不斷地加以改良和進步，到此刻大致已經全部鋪築過了，然而，許多英里最早改良的道路都已廢棄，現為適合現代化標準乃待從新構築，在戰事未起以前，每年總有幾千里這樣的道路曾經施過工，此種工作現又恢復起來，且已形成目前計劃中的一個重要部分了。

一九四四年的聯邦扶植公路法案中所需要的是一个聯邦扶植的輔道系統，除一小部分屬各州公路處管轄及改良的輔道以外，其中包含着農場到市場的道路，郵路，校車路，及其他專担任供應的路綫。

這規定的用意係由設法擇選路綫及改良主要的輔道系統來培養一個更為廣泛的農村道路計劃，



以補助農業區域中由聯邦扶植的公路系統云云。這個輔道系統裏面所包括的各路線係由各州公路處洽商州城管理部分或其他的地方機關公共道路管理局選定之。

輔道系統的長度在非絕對的限度內可以自由增減，不過各州急待使道路的長度能在一合理的規定時間內作適宜的改善，同時也使國家的歲入得以維持，且希望可能增加，至目前為止各輔道系統已擁着有三十五萬英里或五十六萬公里的道路了。

### 計劃中的輔道

輔道方面，由於運量比不上聯邦扶植公路及州際公路那麼大，所以他的構築標準也不需要一樣地高，不過主要輔道的設計必須預定每年一度修理，同時也需要有充分的能耐以合理的工值維持之。

由於交通運輸量，天候構造材料等情況在各區域的輔道系統裏頭往往變遷甚大，所以也沒有一種單獨的形式可以完全適合它們一般的需要，不過無論如何，道路的持久性却屬必需。

各州公路處在一九四六年訂定合同時，費用是七億四千八百萬美元，而在一九四七年的開頭五個月內已支用三億二千六百萬美元了，巨額的道路正在構築中，但訂合同者的工作進度却不能與正常時間內的工作進度相等，其中原因乃由於各種材料及設備的缺乏。

在改良狀況之下工作的量預計應能迅速增加以達成這個有史以來美國最偉大的公路建設。進行這個繁重交通的大動脈計劃所需要的設計和基金俱早有準備，它遲疑未決的原因并非別的，實為價值的巨大和材料的缺乏罷了。（卅六、十一、十六運輸週刊九一期）

# 寫在運輸文摘的後面

於華

## ——運輸週刊一百期以後——

運輸週刊廣州版，自三十四年冬刊行以來，三十五年春，脫過幾期，嗣後大致還能依時出版，雖然，篇幅者是那麼小，內容并未能如讀者所期望的那麼充實，我們節衣縮食，并且得各地運輸界的扶植，勉強湊一點錢，拖過一百期，這是值得我們奮勉，和差堪告慰於愛護本刊的朋友們的。

在這年頭，什麼事都不好辦，最好辦的也許是投機的事。至於辦刊物的，如果沒有生意眼，簡直是饅瓜，我們的確有點傻氣，既不度德，又不量力，維持這小小刊物，艱苦地度過了兩年多的時光。

一個刊物的生命，寄托在她的說話對象，和讀者反應上的。公路運輸而至其他運輸事業，自復員以來，雖各有曇花一現的戰時景氣的餘蔭，現在都一個個萎縮下去，或者鎮日在柴米油鹽的眼前生活裡打滾，還有多少餘力說短話長呢？我們的討論內容與參加討論者，都這樣貧乏，混亂，動搖與苦惱，難怪連一些編者作者都懷疑這努力到底有什麼效果或代價了。

一塘濁水裏，很難找得一滴清泉。整個動亂的局勢中，很容易叫人迷惑，消沉，甚至墜落的。比方今日公路運輸的厄運，如衆所週知，誰敢自謂絕有把握？但，辦不好還得辦，只要我們并未立心做公路運輸的高官，或趁着這惡劣環境發一筆財，而當它是一種社會所必需的服務事業，縱更艱苦，也得幹下去的。

我們堅定認識，中國建設期間，運輸事業一定比過去更重要，更發達，尤其是公路運輸，比諸戰時無可奈何地使用公路作為唯一內陸運輸工具的畸形發展，還獲得更廣泛地推廣的。

同時，我們相信：中國公路運輸對舶來品的依存性，應該逐步減小，沒有美國輸入的汽車，沒有三大公司的汽油……我們還得辦汽車運輸，我們不能生生世世做買辦，替別的國家做推銷者！

我們更可強調地說明，今日公路運輸的混亂，除了一般性的病因而外，自身特殊性的缺憾，如築路計劃的偏頗，行政機關的重複，規章法令的蕪雜，業務方針的空虛，理財制度的羣弊，工作效率的下跌，人事考核的廢弛，員工風紀的敗壞，技術水準的低落，和一切官僚勢力與習染，支配着公商車的活動……都是我們可以做而未做徹底與革的。

我們不信：公路運輸永遠是麼脆弱而困苦，公路運輸永遠是配屬地位，不能發揮他特有性能，為廣大的中國而出力，公路運輸員工的刻苦自動精神，不能轉移風氣，為人民服務。因是，我們這小小刊物，在這人力物力財力暫時不許擴充的艱苦期間，我們不忍且不能罷手，對眼前即未來的責任，竭盡各自一分的力量，推動這關係國家社會生機的偉大事業。誰說鷓鴣是無意義的，風雨如晦，正需要嘹亮的啼聲，夜幕長垂，正懇牠報曉呀！

運輸週刊社廣州分社編印

廣州漢民北路二二〇號  
卅七年三月。定價一萬五千元

[1-500]

7.3021

