





# 我國公路建設之檢討

(續二) 康時振

(丙)第三期(卅年七月至卅一年六月)三十年七月起，最高當局為加強公路運輸效率起見，將交通部所轄公路運輸及工程內外機關，一律改隸軍委會運輸統制局集中管理，此為中央公路主管機關一大變更，同年十二月太平洋戰事突然爆發，新加坡仰光相繼淪陷，滇緬公路頓失效用，於是中印公路之趨聚，而本年度中央採取緊縮政策，公路經費核減甚多，除主要幹線仍撥款改善外，公路經費範圍酌予減小，且汽油來源日益困難，公路運輸車輛大受限制，殊感有車行不得之苦，此可謂公路建設艱難時期，但亦不無可述者，茲將本期中重要事項分述於後：

(1)公路機構之改隸 三十年七月起交通部所轄公路運輸工程內外機關改隸運輸統制局後，該局將前交通部公路總管理處改組為公路工務總處專管工務事宜，各公路管理處改組為工務局，將運輸及交通管理兩項事務歸運輸總處及各運輸局辦理，一切事務仍照常進行。

(2)滇緬公路加鋪柏油路面 自越南交通斷絕後，滇緬公路成爲唯一之國際路綫，運輸車

面已難維護，因於三十年上半年決定將曉町至龍陵一段先行加鋪柏油路面，以後逐漸推進至保山及昆明以達到全路加鋪柏油路面之目的，我國公路鋪築柏油路面此尚爲第一次(城市馬路當然例外)，經排除各種困難後截止三月底止，曉龍段計長一百廿三公里，全部鋪竣，惜緬甸淪陷後，此段亦淪廢散手。

(3)中印公路之趨聚 卅年一月交通部奉令先行勘測中印公路路綫，決定自西昌起經永寧中甸德欽門工察隅以接塞地亞，全長約一千五百公里，該部遂即組織勘測隊於四月下旬由昆明出發，五月廿一日由西昌向西勘測，測抵中甸，分南北兩隊進行，北隊仍循原定路綫進行，南隊由中甸向西南經貢山坎底以接印度鐵路終點之列多，北隊測抵德欽後續向藏境進行至帕都被阻，屢經交涉未果遂折返，南隊於卅年十一月杪測抵列多，此路中甸以西須超越橫斷山脈，工程甚鉅，海拔達四千八百公尺，太平洋戰事爆發後，各方主張築中印路，遂於本年二月決定先修築龍陵至密支那，再由密支那經孟買以接列多，及由

美副總統華萊士心目中的

## 未來公路建設計劃

將來成爲航空商業的勁敵的，恐怕是公路運輸事業。我們美國人有經驗可認識公路的意義，因爲我們的汽車和載重汽車，已於過去三十年中在運輸上發生巨大的革命。

我們有一種偉大的公路計劃，二十年來慘淡經營，現已將近成功，即一條九三三〇英里的汎美公路，由美國狄撒斯州拉利郡地方直達南美阿根廷京城。這一條公路，被公認爲美洲的「生命綫」，爲西半球各國合作精神的紀念碑。

自美國邊境至巴拿馬運河未完工的一段，現因軍事需要正加緊趕工。墨西哥政府不需外來的財政和技術的協助，已經築成適合於各種氣候的公路九百三十英里，故在墨西哥境內，未完成的僅有七百八十英里，其中三百六十英里爲乾氣候的公路，其餘四百二十英里爲完全不能進行的路，包括經過墨西哥南部山間的二段延長綫。

中美六國共有適合多種氣候公路九百九十七英里，未完成的還有八百七十英里。在這六國中，危地馬拉爲唯一完成其公路的一國。尚有八百七十英里沒有完成，包括由巴拿馬運河至巴拿馬與哥倫比亞兩國交界處的二百二十五英里。此段盡是森林，要修築極難。

# 路面之設計 (續)

方左英

(一) 各種路面長度

A. 碎石路面	
M5	16.0 公里
M10	83.692 "
M15	95.15 "
3 公尺寬	
MD 25	4.80 "
M15	2.27 "
MT 25	0.30 "
5 "	
187.812 公里	
B. 礫石路面	
G15	3.20 公里
G15	8.40 "
GD 25	0.40 "
3 公尺寬	
12.00 公里	

全長 = 187.812 + 12.00 = 199.812 公里。

(二) 路面材料數量 (表一)

材料種類	石料數量 (公方)	石屑 (公方)	粘土 (公方)	備考	
大塊石 (MD25)	375 × 4.80 = 1,800	199,812 × 70 = 13,987		5 公尺寬	
“ (MT25)	625 × 0.30 = 188				
“ (GD25)	375 × 0.40 = 150				
碎石 (M5)	180 × 1.60 = 288			23 × 1.60 = 40	3 公尺寬
“ (M10)	360 × 83.692 = 30,129			43 × 83.692 = 3599	
“ (M15)	540 × 95.15 = 51,381			51 × 95.15 = 5804	
“ (MD25)	540 × 4.80 = 2,593			61 × 4.80 = 293	5 公尺寬
“ (M15)	900 × 2.27 = 2,043			102 × 2.27 = 231	“
“ (MT25)	900 × 0.30 = 270			102 × 0.30 = 31	“
礫石 (G10)	360 × 3.20 = 1,152			43 × 3.20 = 138	
“ (G15)	540 × 8.40 = 4,536	61 × 8.40 = 512			
“ (GD25)	540 × 0.30 = 216	61 × 0.40 = 24			
總計	94,745	13,987	10,672		

在北美洲築成的已有四千九百八十英里，僅有七百八十英里尚未完成。最困難的一段，就是厄瓜多爾境內的三百二十英里。

汎美公路由美國向北伸展，經過加拿大以至阿拉斯加的腓爾班克斯附近的大三角洲，此段現已告成，由陸軍使用。自英屬哥倫比亞的道松河開始，新公路共有一五三〇英里，自大三角洲至腓爾班克斯一百英里，自道松河至國際父界線的甘草山八百八十英里，美國境內二一〇〇英里，故自巴西京城里約熱內盧以至阿拉斯加之腓爾班克斯，共長一五、八三〇英里。

最後，我們還希望由腓爾班克斯延長至白令海峽，再建一條通過西伯利亞的公路以與西歐連絡。

我們的主要目標，即汎美公路的任務是經濟性質的。無疑的，公路與國際航空路線有密切的關係。在某些情形之下，我們可沿公路設立航空站，經營同樣的業務。

運輸的改進，將成爲開闢世界各未開發區域資源的鎖鑰。我們從此可期待各該區域的歷史的開展，可期待各該區域今後百年的歷史與我們過去百年的歷史媲美。

(摘錄中央播報合版)

石料：開山石料  
 已開 = 39,829 公方  
 未開 = 42,760, ,,

卵石  
 大塊 = 6,102 公方  
 小塊 = 6,052 ,, } 12,156 公方

84,745 公方(內屬底層大塊石 = 2,139 公方)  
 粘土 = 10,672 公方  
 石屑 = 13,987 公方

(三) 總量總量(由該圖計量表設計)及鋪設面積。  
 石料總運輸量 = 43,811 公里公方  
 粘土總運輸量 = 1,358 ,,

石料平均 石料總運輸量 = 43,811  
 均運距 = 0.463 公里  
 石料總數量 = 94,745

粘土平均 粘土總運輸量 = 1,358  
 均運距 = 0.127 公里  
 粘土總數量 = 10,672

石屑總運輸量(13,987 × 0.463) = 6,475 公里公方  
 鋪設面積 = 3 × 199.8 × 1000 = 600,000 平方公尺

路面平均 34,745  
 均厚度 = 0.15 公尺  
 199.8 × 1000 × 3 平均路寬

(四) 石灰數量(加石灰與粘土拌和灌漿, 以增加路面之磨蝕抵抗力, 及免致雨天濘滑。擬定每一公方粘土加 1/10 公方石灰, 或 6%, 以重質計。  
 石灰 = 6% (粘土), 以重質計, 每公方粘

土 = 1.199 公方。

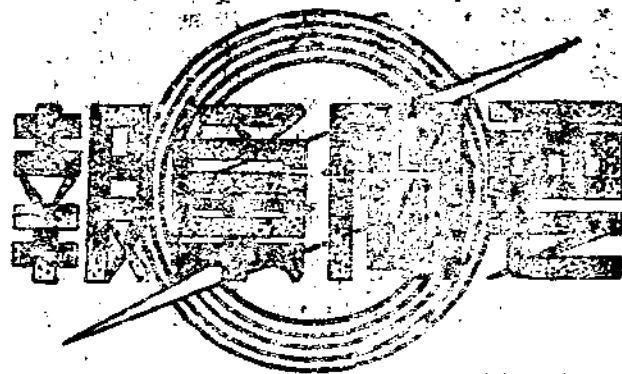
= 6% (10,672 × 1190)  
 = 782,000 公斤  
 = 12,600 市担  
 (五) 工作能率

工作種類	單位	每單位需工數	備考
開山	公方	2.0	
打碎	大塊石	3.0	捧碎 10 至 15 公分
	石	4.0	,, 3 ,, 5 ,,
	石	6.0	,, ,, ,,
採集	大塊石	1.0	運距 60 公尺以內
	石	2.0	上
篩	料	1.0	上
	料	2.0	上
運料	車運碎石	1.16	每工 1500 公斤 公里
	,, 粘土	1.08	上
	人運碎石	4.35	每工 400 公斤 公里
	,, 粘土	3.70	上
鋪	,, 石屑	4.0	上
	鋪壓碎石路面	0.16	

(六) 鋪築碎石路面共需工數 199,812 公

項目	數量	單位	工數	共需工數	備考	
開山	39,829	公方	2.0	79,680	94,745 - 2.13	
打碎	碎石	80,450	,,	321,810	9 - 12,156	
	大塊石	2,139	,,	6,420		
	石	6,102	,,	36,600		
採集	大塊石	48,862	,,	48,860	42,760 + 6,102	
	石	6,052	,,	12,100		
篩	料	10,672	,,	10,670		
	料	13,987	,,	27,970		
運料	石	6,052	,,	12,110		
	石	13,987	,,	27,970		
鋪	料	43,811	公里公方	4.35	190,580	全部人運上
	料	1,358	,, ,,	3.70	5,020	同上
鋪	料	6,475	,, ,,	4.00	25,900	
	鋪	600,000	平方公尺	0.16	96,000	
總計				901,670 工		

(未完)



### 獎勵努力工作之 低級職員

大周本年三月十三日  
奉 公總字第二〇八五號訓  
令，以奉交通部令奉行  
政院轉 奉國防最高委會國綱字第  
三三〇七二號代電開：「中央黨政  
軍各機關主管對於努力之職員，尤  
其是低級之科員等，應特別注意考  
核，並設法予以獎勵，使其益加勤  
勉，奮發上進，除分電外，希即切  
實遵照，並飭各部份遵照為要」  
等因；飭即遵照，並飭屬遵照等因

### 消費供應社

#### 經理易人

奉此，希即一體注意為要。  
本局消費供應社經理一職  
本 原由出納股股長朱友  
端兼任，現因朱氏辭職  
已收請管理科稽征股股長胡明誠  
繼任，聞各項貨物，均經重行充實  
，員工購物證亦經換發，分有券及  
無券二種，每月消費量，並有限制  
云。

### 東山植樹

本局全體同仁，及貴陽員  
本 王子弟小學師生，於三  
月十二日上午齊集東山  
，舉行植樹典禮，先由 康局長演  
講植樹之意義及其重要，然後由職  
員分區各自栽植。

### 慶祝兒童節

本局陽員王子弟小學，  
本 於四月四日上午，在中  
山堂舉行慶祝兒童節紀  
念會，到該校全體師生及學生家長  
等三百餘人，康局長亦出席致訓，  
勉勵各生鍛鍊體格，努力求知及立  
志當工程師。會中並舉行兒童說  
話比賽及表演游藝，頗為熱鬧。全  
體學生由校中每人發給糖果一包，  
晚上復應貴州廣播電台之邀，由一

部份學生前往播音云。

### 舉辦兒童健康比賽

本局新運協進社為促進員  
本 工兒童健康起見，於四  
月四日舉辦第三屆兒童  
健康比賽。分嬰兒及兒童兩組，參  
加兒童共有四十二名，聘請特黨  
部主任委員，本局衛生事務所主

任及東山醫院院長等，組織評判  
委員會，於四日下午一時在中山堂  
給獎，蕭前局長親臨主持，結果兒  
童組第一二三名為朱平月、沈敏之  
、沈熙任，嬰兒組第一二三名為沈  
熙佳、林毛毛、徐偉民。參加兒童  
均發給糖果及玩具各種獎品，以資  
鼓勵。

### 國內公路要聞

(一) 交通部設東南公路局 訂川滇東西兩路水陸航運計劃，  
【中央社永安十二日電】交通部 餘由渝、萬、瀘、樂各站與水運  
為整理閩浙贛粵桂湘各省公路交通 機關商訂合約。  
，將籌設東南公路管理局，設衡陽 (三) 增開渝廣聯運客車  
，各省幹線均將設站。 起見，自三月一日起，增辦渝廣  
(二) 川省公路計劃 四川公路局為便利西北旅客  
川省今年計劃新建之公路計有 (廣元) 開聯運客車，規定每旬  
甘川路川段及樂宜路，關於川境內 逢一六兩日渝廣兩地對開一次，  
各路運輸工作，亦將予以加強，規 全程計八百〇六公里，票價二千  
定成渝路、川陝路、成灌路、川滇 二百〇九元，開車之前一日，在  
東路、綏江、綿閬、綿遂、遂樂等 該局登記，然後購票。  
段，全由省公路局汽車駕駛；川康 (四) 渝寶聯運通車  
、川滇中路由商車及公路局車共同 交通部總局聯運汽車管理  
行駛，成新、成漢等區間由各路局 處所籌開之渝寶聯運客車已於三  
車行駛，餘由商車行駛。當局並商 月十五日通車，每週往返一次。



較中獎券尤為可喜。柏林飯店生意極佳，十二時開市，十二時即擁得人山人海，餐前須先付油票、肉票、麵包票等，始能進膳，大家爭赴餐館進餐，蓋因一、希望吃得多多，味質概所不計，二、市場上無法購得食物。據

我的領區四十二號，但一九四二年僅三十九號。在柏林住的問題極為困難，在開戰前爲了計劃新柏林城，會拆去五萬餘所房屋，以拓寬南北東西之幹路，同時利隆及其他西部城市，因轟

炸關係，富人多遷至柏林遊難，所有猶太人房屋，均被強佔，由此可以推知柏林住的困難，已達極點，暖氣及火爐等十月一日起始准使用，但不得超過十八度，熱水星期三六開放，自戰爭開始第一天至一九四二年九月二

十三日止，柏林共有九十六次空襲警報，損失甚重，英國一千公斤之轟彈最足駭人，威力可及於四百米周圍，柏林夜間燈火管制極嚴，即豆大燈光，亦不許發見。

## 陪都竹枝詞

· 還 璧 趙 ·

朗朗晴空日昇長。紅球頻見掛高岡。

解除警報渾無事。捷往熙來一片忙。

霧季將逝，天氣晴朗，敵機蠢動，警報

先傳，當局雖頒疏散命令，而市民猶復

熙來攘往，鎮定如恆。

肉肆連朝告斷屠。爲求善價不輕沽。

山蔬野蕨多營養。素食何曾瘦損乎。

日來屠戶還勻，不遵政府限價，出售豬

肉，某商店高價爲售，封門懲辦，殊快

人心。實則不食豬肉，亦何傷乎營養？

籌款乞靈名票戲。救災借重美人歌。

剔除費用開銷外。實惠災黎竟幾何。

爲救濟後災而舉行之平劇公演，參加者

率多名票，並有胡蝶女士登台獨唱，故

號召力甚大。惟鋪張揚厲，開銷亦鉅，

正恐所剩無幾也。

嬰雛孰忍亂拋殘。想必貧寒教養難。

或是私生慚物議。付將鷹犬作晨餐。

市區街頭時有棄嬰發現，揆其原因，當

不外無力撫養，或係私生子之故。良可

憫也！

二月下旬寄自重慶



密支那而北經南渡以接列多各路，為爭取時間利用...

(4) 其他重要公路之興築 本期內重要新...

(子) 康青路 自康定起經營官寨泰賓甘致玉...

(丑) 西康路 此路自川湘路之西陽起至襄灘...

綜計抗戰五年來，新築公路完成者計八千三百...

四、抗戰後公路建設之期望

戰時公路既已發揮其未大效用，戰後自必更...

公路事業可分為工程交通管理與運輸三大部...

我國公路整個系統應即釐定，以前雖有計劃...

政府出資探勘石油礦，並獎勵民間開採，一面提...

各種事業之推進，全賴人材，公路建設係一...

以上各項，祇舉其舉大者，至於關於戰後淪...

公路建設在抗戰中所表現之成績已如上述，...

(完)