

1942

年

第

卷

第 89-97 期

抗戰與交通

（續閱人同閱機各部本供專刊本）刊月年 期九十八第

人力第一

我國自古未有的神聖武職，已達第六個年頭，寫成了歷史最偉大的鐵血交鋒之一頁。過去百分之九十的時間，我們都消磨在獨力作戰的艱苦環境中，儘管各大邦曾與我們以道義的援助，然而實際上中藥房竟以血肉之身驅，當鋼鐵之利器者，經過四年有半，亦正是此種大長成的正義的不屈精神，使傳友邦歡服，使得敵人喪胆，最後勝利的磐石，固已奠下了其不可動搖的決定性。

自從敵人掀起太平洋風潮，我已得道多助，與英美蘇等二十八國環圍並肩合作戰；戰區雖然劃分，戰爭進行一週，一國的勝負，等於他國的勝負，一國的存亡，也等於全人類共同的存亡。在逼出死入生的緊要關頭上，我們是肯學海峽的先鋒，先遭犧牲的鬥士，我們為世界人類充了四年半的標榜，看到現在國際地位的驟然增高，得勝於世界強國之列，實非虛非倖會。

有史以來的戰役，注足是使強者更強，弱者更弱，縱或微帶成功，也必如曇花一現，轉瞬幻滅。併吞六國而終給皇，下傳不到二世。第一次歐戰的協約國第二，終于放逐。齊廷雖貴者之無好結果，千古如出一轍。以現在看各國無黨派的團體，與廣義的兵力生產力而言，均足以對峙強者而自強，目前敵人小醜跳梁，雖暫時佔到小便宜，但「項羽七十二戰，戰無不利」忽聞建歌，一敗塗地。一覺我們所應引的史實，照理我們具有堅持到底的毅力與決心，使強者的潰滅，不難指日可待的。

五年來我們離散了骨肉，拋棄了田園，飄飄流徙。度歲難關

本期要目

如何開鑿西北
談陪都幹道交通

建議一種郵政新事業

一年來辦理小工之體念

書「石達開與大渡河」後

公路種植油桐實施計劃
非常時期的電政

公 關

蘇玉泰

葉 暉

曾備精

樓顯詒

楊什農

顧 石

苦的歲月，但我們萬不可以為時艱業已過得太長，須加短促的五年，在數千年一貫的歷史中，不過佔一個極小的空間，我們要為高世子孫的光榮着想，偉大的解放戰爭，其成就是當之無愧。繼續不斷的長時期的奮鬥的。而且空言奮鬥，斷絕無補時艱，愈須用出實際的行動表現，最簡單的還是在于一己本位工作上的埋頭苦幹，竭盡心力，並求其對國家有實效的貢獻。過去五年的經驗，已經證明了「人力第一」，人力之可以克服物的威力，已不是一種奇蹟，儘管環境的來源如何艱困，器材的補充如何不易，可是天生我們每人一個頭腦，一雙手，這就是一部最寶貴的活機器，足以活動一切，足以發明一切，足以改造一切，今日是更需發揮我們無窮盡的人力的時候，更覺莫小觀了一己固有的寶貴機器而不知好好利用。光明在我們頭上閃爍，勝利在我們面前發現，讓我們大踏步的前進吧！



如何開發西北

公權。

本文係 部長對本屆中葡工程師學會蘭州年會講演詞由徐永長代表
出席宣讀讀者至感感榮特茲刊于後、

蘭州為我國幅員中心。也是西北方的重鎮，在我國歷史上文化上都有過極重要的地位，可因為沿邊各省經濟文化發展較遲，而西北交通又極落後，所以一般人心目中幾以蘭州即已算我國西部的邊境，這是一個心理上的錯覺。這一次抗戰。我國經濟文化中心已大舉向西南轉移，我們正重新籌劃時機，奠定我國的中心，加強我們建國的工作。而貴會能夠在這個地方開年會，使各方珍珍萃萃於天下之中心，以建立一個經濟建設的精神中樞，為我成三百五十餘萬方公里的西北開始一部光輝燦爛的歷史，這個意義是如何的重大。

說到開發西北，本人以為應該先對西北地理環境，進行詳盡的考察。自然因素，有一個括的範圍，第一步似乎應該針對到過去一切建設的成績和困難，然後我們試察這些現象，找出一個今後建設應有的重心，再就此重心與原則，讓與各位共同加以商討。

西北全區，包括陝、甘、青、新、寧、藏各省，偏居亞洲內陸，距海很遠，大陸性的影響，非常顯著。過去幾萬全區的政治及經濟中心，都偏在沿海一帶，這一太片地方，縱被目

為邊省，如照上述的範圍，根據地形考察，共達二百五十五萬餘方公里，佔全國面積百分之三十，如全國三分之一的土地。若就內部廿二行省而論，則西北面積所佔百分數更大，達百分之五十四，和法蘭兩國比較，當得上他們面積之和的三倍，在地形上，大體可說是一個大高原。平均高度，約在一千五百公尺以上，境內有阿爾泰山，天山，及崑崙山三大山脈的綿亘，地勢參見巽峻，不過由於這些山脈的分隔，和若干河流的沖積，內部形成幾個較低平的盆地，谷地，如黃土高原，而這些平野，除了極端乾燥的沙漠，和波刺鐵羅深的地區外，如關中，河套，寧夏，陝北，塔里木，准噶爾諸地，大都非常豐沃，為西北的經濟要區。

西北的氣候，冬季高氣壓經過於西伯利亞源源不絕的強勁冷空氣在本區，故氣寒高寒，夏季則受海洋的濕流，由洗馬拉撒山端，穿橫斷山脈，吹入東區東部，或由印度河谷穿入本區西部，故氣候炎熱，每年平均雨量，除了陝南和高山坡外，少有超過五百公厘的，則有些地方，竟還不到五十公厘。雨量少，空氣乾，蒸發盛，再加以長夏季節短促，這對於植物的發育，自然很受影響，不過全區除了沙漠以外，大部份為堆積深厚肥沃的黃土層，富有腐質養分，有利於乾旱地帶的農耕。

西北的人口，據估計所得，約有二千一百万三萬人，祇佔有全國人口百分之五。以這少數的人口，分佈於佔全國三分之一還多的面積上，每方公里的平均人口密度，還不滿六人，自然有極廣大的餘地，西北不獨人口極少，而且分佈也很不平均，如地理環境較優的陝西，平均每方公里有四十六人，而寧夏新開墾不到二人，如再加以耕地面積來計算人口的密度，那不均的程度，更相差懸殊了。至於西北各地邊區同胞的生活方式，也極複雜，這二者對於西北一切經濟發展，是有很大影響的。

西北的自然資源，迄今尚沒有專籍考述，亦沒有普遍實際的考察；所引得得而得而的數字，但就所可搜集的材料估計，此一廣大土地上的富藏，足夠我們經濟建設的黃金基礎，以地位形勢而言，也為我們將來國防建設最適當的中心。

現在再說西北的農林業，農業是極富於地理條件與經濟性的一種產業，西北全區，因氣候與土壤的關係，農產的發展，祇限於局部的低地和高地，五穀的供給量，尚不足供給區內所有人口的食物。陝、甘兩省，竭力耕種，祇可供給本省人民，無餘餘出口。反之若遇天災，則常發生飢饉，西北所產糧食上有利於的農產品，數大一項，為陝西棉花，豐年售價可超過

三千萬元。甘肅年產糧食，約達一百萬元。倘有一項數萬畝的棉米，建設遠在北方等地銷售，西北的農產，在目前雖不發達，但全區可供種植的土地，約計四十六七萬方里。如何開發棉米，請求水利，防備蟲害，都是不可忽視的問題。

牧畜是西北最有名的經濟事業，全區的土地，有三分之二，宜開作良好牧場，青海四部僱傭地方的游牧民族，全賴牲畜來生活，藏蒙二族人民，日用所需，亦靠牲畜的副產品來製造。西北在中國家畜總數中佔有綿羊百分之七十五，山羊百分之四十，馬百分之三十五，牛百分之二十，其他羊毛，毛皮，皮革，都是西北的主要出口商品。

西北的礦產甚富，其中富有經濟價值的，有煤，金，石油，銅，鐵，鹽等，煤的分佈最爲廣泛，西北各省幾隨處皆有，陝西一省蘊藏量，即達七百九十九萬五千噸，金礦有山金和沙金之分，山金以阿爾泰山區爲最大之中心產區，有探金工人五萬餘，沙金則散佈於新，青，甘，甯的許多河道兩岸土地上，石油層西起天山南北麓，經甘肅北鄭而東迄陝北，據俄人及外國專家的報告，本區石油的產量和質量，在世界石油問題上，佔一重要地位，新疆的孚遠，塔城，溫宿，英吉沙和甘肅的兩當，徽縣附近產量，新疆天山西南麓產量，此外如銅，石硫磺，石墨等，均有豐富的產量，青，新，寧等地的產量，尤爲西北日用所需的鹽。

就以上情形言，我們可以想像西北的建設，是相當的複雜與重要，僅以煤和石油而言，就是將來重要工業的基礎，同時我們相信西北真正蘊藏，當還有許多沒有發現，儘是過去的一些零星或局部的觀察是不夠的。

其次談到西北過去之人士的建設，本來西北的被人注意，已非一朝一夕，自清末至今日斯坦因 (Sir Aurel Stein) 斯芬赫定 (D. C. van Hehn) 等的一再考察，引起中外人士的興趣，於西北科學考察團，西北學術考察團，西北實業考察團等，接踵前往，無不有滿意之收穫。曾九一八事變起，東北地方，相繼淪陷，國人對於邊疆的危急，漸漸注意，而開發西北的聲浪，遂高唱入雲，近來更有不少的技術專家，和熱血男兒，在那荒涼廣漠，艱苦若幹，今日的新西北，不能不歸功過去人士的力量，其成績昭著，工程偉大的，有下面諸端：

一、水利建設——水利問題，在西北構成最嚴重的事實，故水利的興廢，不僅直接影響農業的榮枯，即歷代西北文化的盛衰，經濟的消長，也密切相關。我們回溯到歷史上，比如秦川鄭國之渠，引渭灌北山行，殺涇，清，漆，沮，灌水，注洛，渭鄭國渠，溉田四萬五千頃，漢因白公另開渠堰，引涇首尾出口，尾入機橋注渭稱白公渠，灌田四千五百頃。宋真宗時引涇全三限口，溉田三萬餘頃，兩小鄭渠，徽宗又開豐利渠，溉田三萬五千餘頃，明天

順開閘度惠渠，溉田八萬頃。不過以鄭白兩渠爲最著名，所以有「鄭白之沃，衣食之源」的風調。他如渭夏平原，青海東部等地，自海以來，也最早興築渠，途使當地地方成爲西北的經濟區域，近世新式灌溉，也在次節開辦，民國二十四年完成的深惠渠，首創範圍，灌溉田地計七十餘萬畝，嗣後至二十六年渭惠渠之完成，二十八年又有婦女，梅惠諸渠，漸次築成，開始放水溉田，前者受益田地一萬餘畝，後者約十三萬畝，此外如洛惠，漢惠，皇惠三渠，預定合計也可溉田七十餘萬畝。甘肅省引

渭河水的舊有渠道，多至百數以上，就中隴洮一帶，最爲發達，河西各縣，如武威，掖，酒泉等，均緊傍祁連高山，引山泉水，渠溉之利，也極普遍，共計各省灌溉田畝，約在二百五十餘萬以上。新建水利工程有洮惠，通惠，滄惠各渠，青海的水利，多偏於東部各地，因受位置及地形限制，工程較爲簡陋，甯夏和綏遠在黃河兩岸，俱有相當平原曠野，引渠溉田，在地形及水源方面，都稱便利，所以渠道縱橫，成爲西北的灌溉區域。民國二十四年甯夏的雲亭渠，亦較著稱，新疆的水利建設，除了引水開渠外，還利用地下水泉，有坎井渠，井的

可鑿，新疆渠如阿克蘇和干岡六大渠等都是很有名的。近年沈君怡先生，在西北對於水利的建設，相信一定也有很好的計劃和成績。希望沈先生能對我們作一個專門的報告。

二、工業建設——西北在民國二十年以前

，雖有少數大城市，如西安，蘭州，迪化等，則有一二機器工業，而大部份則為牧場，且資本極薄，技術幼稚，所以事實上得不到工業建設，及隨海峽向西發展，中亞的土西鐵路完成，則為促進了西北新工業的逐漸萌芽的主因，尤以東西兩端的新疆二省，位置尤關，影響尤著。到了全國抗戰興起，政府內遷，人口西移，外受敵人的封鎖，內地需要激增，加以公路的開闢，資金的流入，及技術人員的紛紛遷到西北各地，於是許多大小新工業，如隨後春爭，油礦興起。新式工業，以陝西的棉紡，麵粉，火柴，機械及化學工廠，甘肅的毛織，棉織，火柴，電氣，烟草工廠，新設的電氣，麵粉，榨油，製革廠等，最為著稱。其他小規模的工業，也在蓬勃滋長，不過以西北物產及可資利用之動力而言，尚話現在已有的工業情形而言，自然還差得太遠，可以讓我們努力的增進還很多。

三、交通建設——此外較大者為交通建設，因為交通建設，為一切建設的基礎，不特為物資轉運所賴，即人口的移殖，文化的傳播，市場的發展，生產的成本減低，地方需求之調節，也莫不依賴便利交通為輔助。在歷史上中國之絲綢，早已由西域傳往希臘羅馬，外人稱之為絲路。不過究始何時？究經何地？年湮代遠，文獻無徵，但西北最早，就已為我國國際交通之津梁，於此可以證之。及漢唐的時候，中國和西域諸國，信使往還，絡繹不絕，四城一

地，遂為中西交通的通路。到了清初末年，左文穆平定回疆，此一通路，更獲獲得齊整完善，近年東面而開海峽，已通至青島，更獲由青島，展線至天水，天成鐵路，西北鐵路，都在迅速測量。公路有川陝，漢白，蘭青，西蘭，甘新，甘青，甘川，甯平，寶平，蘭銀，合計共長四千五百餘公里，運道雖有中央主辦的川陝，陝甘兩幹線，長滿二千二百餘公里，由甘肅，陝西，蘭青，雙省自己主辦的支線，長達四千七百餘公里。水運有黃河包頭至蘭州一段，及蘭州至齊河可通汽船，自蘭州至玉佛寺，及由此向北至磴口，五原，包頭以達河口，可通民船，渭水自西安之草灘，東至潼關，由東趨上則至咸陽，可通民船，漢水，自鄧州至河口後，水勢頓增，可通民船，任河自四川之大竹，伊犁河中流，均可通民船，此外渭渠水河上游，阿克塞河，喀什噶爾河，亦有航運之便。航空事業，發端民國十三年之西北航空委員會，自歐亞航空公成立，始有正式的航空事業，抗戰後有中蘇航空公成立，西北的航空事業，才有定期的飛行。將來各種經濟建設發展，航空事業，尚有積極推進的必要。自蘭州北趨，西南趨，交通受阻，所以西北國際道路，更有加強的必要，鐵路，公路，航空，均極積極。

現在我們想到的是西北歷史悠久，而

步很遲。雖曾經許多人士的苦心經營，終不能和東南兩省黃河區的原故，應有其內在的因果，雖自然環境的缺陷，人口的稀少，以及文化的落後，都為各種經濟建設的巨大的阻力。就自然環境的缺點來說，西北的大部份是處於距海遙遠的內陸，雨量極微，有地方簡直十年或數十年不下雨，這是西北自然環境的第四個大缺點，西北大部份的地方是高原，緯度又是相當的高，這兩種條件合起來，使西北的冬季格外寒冷，積冰綿長，因此西北的植物生長期，大多極短，大部份的農產物，只能一點，這是西北自然環境上第二個大缺點。這種缺點，妨礙了農作物的生長，減少了人類的生產資料。就人口稀少來說，西北全區平均每平方公里不到六人，青海省每一平方公里面積中，平均不到兩個人，人口稀少，生產力自然薄弱，縱使有可耕種的土地，有可資開發的礦產，也不能不難其貸事於地，至於邊區的語言，文字，風俗，習慣，宗教，彼此互異，對於有金地性的建設計劃，亦往往難於彼此主張不同，殊深遺憾。就文化落後來說，西北的人民，普遍科學的常識不備所以不能運用智力，以克服自然的苦寒，偏僻的邊疆，向來那裏度其原始人的生活，天災人禍，一切均受之於命運，如不知醫藥，往往死於疾病，瘦的，不知凡幾，牲畜的死亡，更難估計，當歐戰實行的時候，千百計的牛羊羣，可於一夜中全數死盡，使主人流為一文英名之乞丐，這

經濟上的損失，實在太大，將來公共的衛生，和經濟的保養，都將趨於頹落，就使這帶有科學性的動物，傳送到西北去，文化的宣傳，應當當務之急。上面所說不過略舉過去建設困難樞樞，其他如政治的關係，尤其交通的壅塞，可以說是切原因的原因。

我們既知道了西北的自然地理，人爲的建設，和過去建設的困難，現在我們應該找出一種建設的重心來商討，西北給與我們一個最普遍的印像就是荒涼，我們若是從他處半根據來的，更難尋得這一種情形，比如在高空時，看見有青綠的地方是很少的，這與我們是西南各省水田稻魚之鄉來的人，所描想的恰恰相反。因此我們可以知道大部份西北的地方，不宜種植，這個最大原因，當然就是雨量的缺乏水份，換言之，就是缺乏生物所最需要的日光每水二者中的一件，我們也可以說這是西北經濟落後的最大主因。現在解決的第一方面，自然先圖導水，先把這一片枯澀的土地，變成一片潤澤宜於生物的土地，先把這一種靜的區域，徹底改造，然後再及於其他各對動的經濟工作，我想這是大家所公認的一件事實。過去經濟之治理西北，亦莫不以興水利爲急務，如前年所設的，秦開鄭渠，關中遂稱富強，漢關白公渠，魏晉稱康阜，這是興渠的實例。後來歷代有新興水利工程，但以西北如此廣大面積，除過去的小規模水利工程，怎樣做到地盡其利，物盡其用呢？是以西北的農產

，穀物不能供給本地的食用。雜物亦不能供給本地的衣著，再若加上外來的移民，衣食即成嚴重問題；何能談到其他的建設，今後唯一的基本問題，當是先從水利着手，應該普遍不規模的努力，最低限度，要使西北幾處重要而較可耕植的地方，先得到一個潤澤的空氣，然後我們才可以講到其他的建設，現在西北方面，已經有幾位著名水利專家在努力貢獻他們最寶貴精力於國家，我們還希望各方更進一步給他們以協助與後盾。其次自然是建設交通，西北在過去雖然有一部份的鐵路公路開闢來作西北一切活動血脈，但在此情形之下，不要談到其他的建設和輔助，而去一圖空說幾幾建設，尤其難得大進。若是拿歐戰各國的數字來講，真是渺乎其微，或許我們可以強調的說一句，就是等於零，西北建設的困難，具體的講，是人力與自然力之爭，突破障礙唯一一的辦法，就是建築運量大大。速度快，與運費低廉的交通工具，有了此種工具，然後才可逐漸地去克服社會的，人爲的，自然的各種困難這種工具，一般看來，最有影響最固定永久的，自然是鐵路，以往的建設材料，都是從沿海各口岸轉入內地，而過去建築鐵路，東南中各部，尚未完成，自給無力插及西北，抗戰以後，海口封鎖，材料的來源被阻，自然目前不能有過大的力量，來大量推進，不過一到勝利以後，材料有辦法的時候，就要積極維修，自然是

不成問題的。許多人會顧慮到在西北的鐵道，

本身的經濟力量，能不能夠維持其自動的存在，我以為這是部份的杞憂，在初期也許有這種現象，但西北這條主要幹線，拿西北的經濟實在力而言，是不會有問題的，而且就是虧本，我們拿國防的限光，以及爲促進其他建設而言，也是無所顧慮的。當加拿大修築大東太平洋 (Pacific Great Eastern) 和加拿大國家 (Canadian National) 兩鐵路，及美國建築尚未開辦的西部鐵路時，曾經有過許多人極力反對，認爲在荒涼的地方修築鐵路，這是最危險最不經濟的浪費，可是到後來，每一線任何一個儲藏的困難，均足以補償建築費用而有餘。同時交通發展後，一切工業生產，都因交通之便利而互增其繁榮，甚至於有許多自然因素，亦任何人在科學上找不出多少理由來證明解釋，而事實即確是如此，各種研究地理環境的書籍中，此類例證很多。諸君都是從事經濟建設的，所知道的當然要比本人更多。在經濟方面講，一定應有決心與勇氣來打破西北的困難，近年來西北建設中，一個至今吃着交通工具的虧，無法補償的苦的例子，大家大概沒有不知道的，就是玉門油礦，開採以後，每一油井的開鑿，無法收存；其生油量超過儲備油之量，可鍊之量又超過於可運之量，照此演繹起來講，整個的問題，在於運輸，而我們同時又可作種種推論，因爲交通可以運大的機器，所以盡量不能加大，煉油的抽又因爲沒有工具可以運

，

出，所以不備供大量的需求。補而實之，是國
家沒有大量運輸的工具，大的機器，它的一個
不能分開的 (part) 也常常得到五六噸重
，汽車是無法勝任的。因此我們要建設西北，
先要建設交通，這不復問題的事，而建設交通
，我們又必需先有一條穩固有力的鐵路線，想
也還是大家所承認的。國父實業計劃，關於
建設鐵路系統，特別注重西北一帶，所以於建
設西北鐵路系統之先，又建設補充西北鐵路系
統，現在我們檢閱 國父鐵路網線路的分布情
形，得知其線路起迄，全在西北境內的，有西
北鐵路系統中的第四線和第五線，中央鐵路系
統中的西安府至綏，安西州子開錢和塔光庫爾
勒綏，德強西北鐵路系統中的西北總線，塔
爾伊寧綏，伊寧和開關，和銀西塔光庫爾綏，
與其支線，高原鐵路系統中的蘭州塔光綏，其
線路或起於西北境內，而終於他地，或起於他
地而終於西北境內的，有西北鐵路系統中的第
三線，中央鐵路系統中的東方大港塔城綏，西
安漢口綏西安重慶綏，蘭州重慶綏和北方大港
哈爾濱綏，擴張西北鐵路系統中的蘭州科布多綏
，德化烏蘭綏，肅州庫倫綏，五原漢南綏
，和五原多倫綏高原鐵路系統中的拉薩子開綏
，附造車城綏，和子開德爾沁綏，這些鐵路當
中，有爲歐亞鐵路系統之主幹的，有爲滿洲邊
區腹地的，有爲蒙藏豐富可資開發的，有爲土
地肥沃宜於移殖的，在二十餘年前，往西北一
物質地調整動力的，可說寥寥無幾，然而 國

父即有此輝煌偉大的計劃公布，觀之今日，不
但說沒有現狀可指，且其計劃的深遠，謀慮
的周到，應認爲我們今日在西北建設鐵路的最
高準則，不過如此鉅大的組織數字，實非短期
內所可完成，今後如何分別緩急，按步實施
，諸有待於我們的精心研訂，詳細計劃，茲就
此建設的苦心，提出下面幾個問題：

一、鐵路定錢與工程標準問題：——鐵路的
建築，爲百年大計，凡有關之政治經濟，國防
諸問題，都應顧慮周詳，尤須具有遠大的眼光
，我們現在正在調勘中的西北鐵路，就是 國
父實業計劃中的中央鐵路系統東方大港塔城綏
，長數千里，爲西北國際的大動脈，修一條長
數千里的鐵路，在我國向屬創舉，在定線の時
候，就要高瞻遠矚，不可因某一種的理由，而
遂改線。比如有某一處果有需要，我們固可添
加一條支線，以爲補救，萬不可影響到整個的
百年大計，就工程標準來說，也不可因爲某一
段的工程艱難，遂改其低的標準的標準，最
影響運輸的力，他如載重軌距等，都應有一
定標準，應拿技術的條件去選定標準，決不可
拿運輸來選定技術條件。

二、各種技術人員與民工缺乏的問題：——
興建水利與鐵路，都是需要大批的專門技術
人才，水利方面，過去也會用過民工，也會大
規模操縱過大批技術人員，今後自然需用致益
更大，至於以往築路情形而論，所需技術員
工自更不少，如採掘礦石、積聚車軌、南序、

清材、裝運運天等項工程，所用工具機務務被
稱人員，平均每公里的需機配一人至一個半人
左右，礦鐵礦因工程關係，用人較多，平均
無公里技術人員，約須機配二三人左右，現在後
方鐵路技術人員缺乏，不過四千餘人，再加上
今後各大學一部份工科畢業生，估計可得技術
人員，最多亦不過五六千人，以供建築之用，尚
可敷用，若添建大批工程，即是借用他省，一旦
戰事結束，重整河山，建設事業，將千百倍於
今日，所需技術人才，亦將千百倍於今日，如
何縫聚現有的工作人員，及就地培養幹部，實
有深切考慮的價值；若就民工而言，鴨前京贛
路開工時，長約三百七十公里，最多工人
達七萬餘人，平均每公里約二百五十人，現在
對桂金城江至都勻二百餘公里，趕工工人，最
多約達十萬人，平均每公里約三百人，滇黔四
四百餘公里，滇桂趕工時，最多工人，約二十
二萬人，平均每公里的四百五十人，西南東前一
帶，人煙稠密，礦產豐富，西北一帶，地曠人
稀，以平均一平方公里尚不到六個人的入口，
雖然尚有一省所有壯丁人數，也不夠一路之所
需，將來如何向鄰省徵調，及就地徵調，如何
利用民工制度，以大量推進水利和交通建設，
亦值得我們專心研訂。

三、建築材料的來源問題：——我國以後建
築鐵路，必將步入一新時代，即漸趨向自力主
動籌集的方式，圖自力發展鐵路，則建築材

料的來源，必須有以自給，所以重工業與鐵路之結合發展，應當事先詳加計劃，回到西北各省，資源豐富，如玉門石油，甘肅的煤礦，皆為重工業的重要原料，若經所配合之建，尚有望於諸省的研討，水利工程所需要的水泥，也應當事先大規模的準備。

四、地理研究的問題——過去我國的建設計劃，很少注意到實際環境的適應和改造，即是對於地理環境的認識頗少研究，所以有閉門造車，自製今轍的計劃，也有人限制過去許多入對於鐵路所擬的計劃，可以搬到非洲或其他的地方去建築，意思是說計劃與實際環境不是恰恰配合的，這自然因為科學的不發達，以及一切測量儀器的缺乏，很難作實地的踏勘，以致有想像虛度的毛病，然而應可從此看出過去一切計劃的不合實用，本人去歲在貴陽年會裡，曾經講到擬擬近年建設事業的極力提倡，於是實現了許多的富強，較過去的估計，多至數倍，同時在社會的組織也開採和調查而澈底的明瞭，得為社會改良的基礎。德國H. H. O. 所著的大地政治學，就是這一部門的一個新創造，有人說他為希特勒作戰的靈魂。英美兩國近來有許多的經濟計劃機關，都聘有地理專家參與工作，可見地理研究，對於建設的重要。西北這塊地方，至今尚為愚女地，究竟實際的狀況如何？我們不能輕於武斷，將來建設西北時，凡工業的區位，鐵路線的選址，土地的問題等，均要經過詳細的調查和測

勘造一發不可收，心求水利建設，更是與地理地形各種實際密切，有切實的關係，這是顯而易見的事實。所以地理的研究，是與西北建設密切先導，與我國目前領導者去十分重視，本人特別提出這個問題希望引起各位專家的注意

五、邊政專門人員訓練問題——西北因為交通的不便，雖全國政治經濟文化的中心地區，所以人民的生活方式，文化模式，都與內地顯有差別，我們想把西北的社會文化，改變為近代文化，就是說它應在原有的社會中，去推行新政策，這新的政策，無非其為教育經濟交通衛生軍事等，而面言之，是新的文化，新的生活方式，一旦要把它創製出來，當然不是一回容易的事。所以負責推行新政的行政人員，必需有關於人類文化之性質，及其變遷更替一般過程的專門知識，以及有邊疆社會之文化和生活的特殊知識，與正確的瞭解，然後於其間有制度中，尋取適當的途徑，以為新政推行的門路。換句話來說，邊疆行政人員，須有專門的訓練，方足以負此重任，設以普通行政技術與方法論之於邊疆的社會之中，則政策不但不能

夠推行，反而引起誤會反感，甚至破壞和衝突。英法在極的殖民地，設有所謂「歐化人類學專家」，嚴嚴在地的邊疆各省，也有類似的專家派，來處理所謂「文化糾紛」，據前線入在我國邊境同文書院，訓練熟知我國情形的事門人才，他們的動機，我們暫且不去討論，但其所以有此設備，蓋深知若干文化的問題，非普通行政人員所能了解，也非軍警槍彈所能解決的事，必先訓練大批的專門人員，以為推進建設事業的助力，至於如何訓練，以及推行的方法和技術，這是專門的問題，有待於專家的討論。

其他西北政治的特點，食糧和飲料的缺乏，都是我們建設西北極大的阻力，如何克服與改善，也有待於我們工程人員的努力。工程師學會在過去數十年中，曾有其光榮的歷史事實顯著，用不藉本人來說，西北的重要，在現在是我們發生發意的所在，我們必為我們民族復興的根據地，建設西北的責任無任感的全在諸位好上，所以特就本會指定「如何建設西北」這個問題，提出和諸位商討望諸位不吝指教。

談陪都幹道交通

孫玉泰

年定陪都，渝市的地位，遂日形重要。

抗戰期內一切建築物，應到戰時需要的條件，在後方，大都市，應注意防空，要擇地位僻靜且不易受敵人的地方疏開建設，以期減少轟炸損害，政府會明令陪都各機關的辦公處會

據知省部要分省市規模，每年來在省市部公
路交通運輸之區，適於建造房產的地方多
已充分利用漸趨飽和的情況，可是未來建設的
房屋，雖明已備有增加，實適宜這一項要求
，我們要研究如何開闢適宜的交通路線，增添
疏放區域，來解決這一問題，同時在另一方面
，照陪都現有的將綫，就交通的觀點加以研
討，需要改善添向綫路亦似乎還有，大家知
道，都市的發展與交通便利有切膚的關係，我
們談建設陪都，必需先加強交通，可是總路綫
條件複雜，將綫的是否合乎，需要，工程是否
合理經濟，與其他的計劃是不配合，非經在各
方面鄭重考慮，足確實地物實地查，難以解決
，斷非憑空臆想，隨便在紙上可以決定，所以
要研究的問題，亦祇能在原則上討論。

陪都目前的管道交通，南有川黔公路，通
對省聯絡西南國際路綫，西有成渝公路，聯絡
川陝川瀘國際路綫，並可由川瀘西路轉往緬甸
瀘口，北有漢渝公路，將來全路完成以後可通
川北的公路綫，水道有楊子嘉陵兩江，均可通
航，東下至上海出洋，潮流上駛，可耐甘陝廣
漢諸省我們如何使陪都現在的管網與運輸大
動脈的幹道交通配合，這却是值得研究的，
我們有下面的幾個問題，要提出來討論。

(一) 在江北建設與漢渝公路配合的路綫
漢渝公路原定的計劃，南起重慶，經XX
XX等地在兩端接XX公路，東通豫皖，西聯
漢口。南北國際路綫以聯絡，該路於民國二

十八年開工興築，雖XXXX段因軍事關係
暫停施工，暫時不能通車外，現其餘各段路基已
完成通車，祇待開工，即可開放。

漢渝公路在開始測量的時候，原預備在楊
關寺過江，於二十九年路線打過至離相國寺三
公里的觀音橋左近，那時因過沙坪壩取沙坪
壩石門，故由人和場另築路線繞石門至小龍坎
接巴磁支路，亦即是目前漢渝公路的起點。這
條路線是重慶北區的交通大動脈，如能在陪都
北岸開闢分段道路，與漢渝公路配合，並利用
它在江北人和場至觀音橋的一段官路，織成道
路綫，則素以交通不很發達的黃龍北岸，將成
繁華的精華區，在不久的將來，江北荒僻的郊
野，將增添許多的新街市，不但其與原有精華
區已近的和狀態的問題，得迎刃而解，而由江
北的繁榮，將使陪都的市容改變。我們覺得這
個路綫對於陪都的需要，很是迫切。

(二) 陪都的公路渡口及聯絡路綫。
目前陪都的公路渡口，在長江上有婁(漢
溝)九(龍坡)渡，海(雲漢)備(奇門)渡
，及通廣碼頭渡的渡口，在嘉陵江上有石門漢渝
公路的渡口，其中海備渡在川黔路的終點，抗
戰前已建成，自政府遷渝以後，將兩岸引道修
善，設備加強，並因它的地位在城區裏，到
今日已成爲陪都公務聚車的主要渡口了。在二
十八年七月間，備奇門引道被大崩石壓塌，那
時川瀘東路尚未備通，南北的運輸必須由川
黔路轉往成渝，海備渡交通的幾天停頓，在運

輸上發生了很大的影響，尤其在敵人炸炸下的
陪都，深感軍備一個海備渡不足應付需要，
經政府決定在它的上游添築一個婁九渡，並在
南岸加築接綫，南岸接川黔公路，北岸接備(與
關)九(龍坡)渡，並另開公路由街與關直通
新橋，接成渝公路，渡口和接綫的工程，同係
於二十八年開工，廿九年八月完成，開放通車
，已近二年，對於陪都的交通有很大的貢獻。
如去年海備渡的河道數度炸斷，因有婁九渡維
持交通，車運不會發生阻滯，成渝公路土湖邊
郊的交通不曾中斷，所以在建設婁九渡和它兩
岸接綫的時候，國家曾化了一筆很大的工費
，但在開放以後的短短一年之內，已經充份發
揮它在交通上的效用。關於嘉陵江渡口，係於
去年二月間開工，現在已通車，由漢渝公路牽
生了這一個新渡口，陪都幹道交通組織與往昔
已有不同，照現狀的需要，我們希望能實現下
面的兩個計劃。

(1) 添築九龍坡小龍坎接綫 漢渝公路通
車以後，川黔路到車，由婁九渡過江至小龍坎
開入漢渝公路，照目前的路綫須由九龍坡與漢
九路至與關，折入與新街至新橋，再由新橋
經成渝路折向小龍坎進漢渝公路，總長達XX
X公里，如此曲折繞繞，不但費時費事，行車
不經濟，耗損車馬的虧蝕，疊積計算，就出入
很大，現在雖已有添開關與小龍坎支綫的計
劃，希望這一條支綫能一直引伸到九龍坡。

(二) 建築川黔漢成渝三幹道的聯絡渡口
渡口是公路運輸上最受限制的關係，由川黔路變九渡往漢渝公路的車輛，在重慶要在母子江和高灘江兩次過渡，影響車運很大，我們的理想，當然是希望各個渡口全部建成大橋，或行人行車都覺方便，但是在目前戰爭時期內，建築大橋需要的工款材料，和火轟炸下的經常維持都有困難的年代，我們不得不暫時用渡口來維持交通，並謀如何在這一項設備下來增進公路的運輸能力。

我們已籌過路都在抗戰，後添開的第九渡，對於長江汽車渡運所發揮的效用同時可以想到高灘江上也有添築「補助渡口」的需要。照目前路都人分布的情形，江北市面在城區對岸的一段，亦許要容易繁榮一點，將來那裏兩岸過渡的汽車，原來一江之隔不過一公里的路程，如一定要繞過小龍坎石門過渡往返三十餘公里，實在不經濟，當適應上面的各項需要，我們希望在朝天門獅子嘉陵兩江會流之處，建築一個川黔漢成渝三大幹線的聯絡渡口，在表面上看，這個地點似乎離川黔路的終點遠了，但漢渝公路在重慶附近一段的路線，是由小龍坎向東北方面去的，這個聯絡渡口，在江北岸漢渝公路的路線走的是捷徑，兩岸路長北岸的總計，不致使行車里程增加，亦許有人會說這個聯絡渡口似乎將路都水陸交通的重心太集中朝天門一點，但是按路都現有各渡口分布的情形，將來倘能管理得當，使每個渡口各發揮它的效用，仍可用使運輸不集中到一處來，這只是一種過慮之談，並不是減損計劃本身的價值。當然岸上的接橋，河床的情形，和那裏水流是否合乎建造渡口等，却是更重要的先決問題。應在建築之先，加以認真研究的。

(三) 成渝鐵路路基的利用
去年山雨特暴，完成了這許多年的成渝公路，當選會廣大變土大場方，道路險峻，交通當受極大的影響，在重慶新橋的問題尚小，因有兩條新公路的輔助，成渝路運輸仍可直達過橋，但是在新橋以上如發生了意外，場方也好，橋衝斷也好，渡口阻滯也好，都要其中的一端，就會使成渝路的交通阻礙，雖然車輛尚可繞道川鄂公路，但按成渝路目前運輸繁忙的情形，我們深切的感覺到，路都四面這一條大動脈還很急迫的需要一條補線。

在這裏我們就要想起停頓中的成渝鐵路，它是成渝公路的平行線，開工向早在抗戰以前，因廣州淪陷，鋼鐵車輛等無法運入，致停於停頓。現在該路在重慶這一頭的橋滿山棚，已大部完成，鐵路基石亦方興多未完工的，這一條鐵路的起點，在陪都南區國公下的×××沿長江西行，至板橋折向成渝公路，至永川兩路相會前邊，在陪都附近，機關居民疏下這該線左右尚很多，有數處路基已由鄰近的機關自動加寬，至公路雙車道的標準，但是尚擬有路面，天雨泥濘，居民要求改善甚為迫切。

據目前情形，在漢口被昆兩鐵道未完成過車以前，成渝鐵道的鋼鐵車輛等項材料，決難運到。自太平洋爭鋒起後，各項材料的來源亦漸成問題，路基不動之費，容或國家當財於無用之地面何況現在又是成渝公路需要補助錢，陪都市民需要疏救緊迫的時候，我們為何使這條幹道在一邊向隅若不論它在這抗戰的大時代裏去盡一份責任，雖然鐵道的路基寬度祇夠公路標準的單車道，但我們不妨加鋪鋪面，添開交車路，補充單向公路，或單車運輸

專用道，或鋪築輕便鐵道，甚而至於做驛運道，可以利用的方式很多，就在於人去運用。

亦有人說，這條路目前未完成的路基工程尚多，與其在這鐵路路上耗用大批工款，何不如移去改善已成的成渝公路，所得的效果亦將比較要好一點，表面上這句話似頗有理，但是我們要注意到，利用成渝鐵道與改善成渝公路，各有用途，不能混為一談。簡單的說，改善成渝公路是使車輛過通，但是未能阻止場方的發生，橋衝後沖塌。或渡口妨滯，按照成渝路運輸繁忙的情形，有了公路鐵道也這需要，在目前已是如此，到那時更希望它能提早行車，但目前是實在辦不到，次一層的辦法，想夫利用它的路基，名義上我們還得費化一筆錢，實際上將來要鐵路用的時候，這是一樣的要求錢，除非將成渝鐵道放棄，以前完成的路工程一概不要，當然天下沒有這樣的笨事，所以這一項提早接過鐵道路基，先來利用行車的提議，應當是合理的。

我們還有一點可以注意的，成渝公路是陪都沿著嘉陵江的幹道，由它產生了許多水陸聯運路，使陪都嘉陵江區域逐漸繁榮了上來，反過來說，成渝鐵路是陪都沿著長江的幹道，假使我們先接過重慶永川一段的路基，利用行車，使它成為活路，則不難使陪都的長江區域，也繁榮起來，豈可使陪都增添了一個交通最便利的疏開區域，這就正合著陪都戰時的要麼。

建 議 一 種 郵 政 新 事 業

郵政代辦調查或詢查業務之建議

婁晦

查我國幅員遼闊，交通延滯，地理、氣候、物產、人文生活，經濟活動，繁複不同，近代觀念及事業活動，相互需求關係，日益緊密。此處之人，需要知道他處人、地、物事，極爲繁夥，商人欲知異地之貨價，運輸機關。工人欲知異地之工廠，工作待遇，學生欲知異地之學校，招生，教課，農人欲知異地之種子，農作，價格，軍人欲知異地家屬之健康，生活境況，旅客欲知異地之旅舍，舟車費用，風景。他如關於地方社會文化經濟交通，異地之人，需要知道，不知凡幾，而又不能一一親身查詢，或有人代勞，現當戰時，相關之人事，互有隔離，交通阻滯，各地情況，變動不常，欲知異地之事，更爲切要。代辦詢查業務，爲社會之所需，甚爲明顯。他種代辦及信託業務，如

運貨租開，旅行倉庫，興辦已久，郵局亦有代收貨價，代訂刊物，代辦書信等項，郵局爲公用機關，傳遞通信，代辦詢查業務，即代人通信，爲社會服務之一類，郵局舉辦代辦詢查業務，較之他種業務，更爲適合，亦惟有郵政組織普遍，始能辦理。至於業務手續，責任，費用，又極簡單，僅此抗戰建國時期，理應發展服務機能，現郵政經濟支絀，亟重開源節流，代辦詢查業務，具有發展性能，對於郵政收入，社會便利，大有裨益。爰擬訂代辦詢查業務簡則，及代辦詢查業務辦事簡則如后：

一、郵政代辦調查或詢查業務簡則

- 一、宗旨 郵政爲代人通信，推行社會服務，舉辦代辦調查業務。
- 二、範圍 調查業務，以地方社會經濟文化交通工商商業農林人事及普通公開事項爲範圍。
- 三、限制 郵政代辦調查，以性質公開，不違反國家法令，不涉及法律關係爲限，違反規定者，郵局得拒絕之。
- 四、方式 代辦調查以詢問及調查方式爲之。
- 五、手續 聲請調查人應填具聲請書一式二紙

- 六、費收 調查手續費，每事同幣二元。
- 七、憑單 聲請調查人須取郵局憑單，凡有查詢須檢驗憑單。
- 八、通知 郵局應將調查結果，以同單通知聲請人。
- 九、退查 凡郵局不認或無法調查，或被詢查者不能同意，應通知聲請人，并退還費百分之六十。
- 十、責任 郵局調查之事，因時間或環境變易者，郵局并無責任，苟有牽涉法律關係，應由聲請人自負責任，郵局代辦調查，僅備聲請人參攷，不得申爲任何證據。
- 十一、其他 查詢，更改及撤回郵政規程之規定。
- 十二、附則 本簡則由郵政總局核定之。

二、郵政代辦調查業務辦事簡則

事簡則

- 一、聲請人聲請代辦調查，應填具郵局印備聲請書二紙，聲明調查事項，并將費二元用郵票貼於聲請書正張上，交郵局人員。

一年來辦理小

包工之體念

管鍾楮



★一關於概述一★ 小包工制者，係由包商供給

所組成，亦與過去包工制同備有合法之契約，第稍風單耳。開辦之始，路方准貸小額之款於承辦人，以爲開辦運轉之用，但承辦人如不能於一個月內到達指定之工地開工，即行取消契約，並追繳貸款，及根據契約賠償路方之損失，沿線修十公里設有料庫一處，受該處工程主管人員之指揮與監督，舉凡工具材料及糧食等，統由路方運往料庫，包工中領工人到達工地後，由路方派員查明人數並給所需料具，此項料具，按成本會計之辦法折價，每月由工廠內速覽扣還賬目，創新伊始，來客寥寥，而稍有能之包商者，莫不前，不敢嘗試此新行之辦法，祇有若干小工頭，前來承辦，工人人數亦極稀少，嗣後經三四月之努力，一般包商遂於小包工。承辦人一切便利之獲得，與夫路方協同合作之誠懇，於是紛紛齊來，附近包工者幾於靡遺一空，一年以後，由開始之工人二百三十餘人，漸增至五千餘人，增築運送二十餘倍，但工人到達此數後，欲再行招雇工人，與夫料具食糧之採購運送，無非商業性質之官方

舉債辦法，已漸感困難。環境之限度同到處均爲一切事業推測之要素，而若與辦理大事業之戰爭取時間及經濟原則者，非由政府以政治力量爲整個之統籌，力克達其成功，此尤爲吾人於此所深切認籌者也。

★一利弊兼論一★ 小包工制之辦法，既如上述

助合作，因而設不包工制下工作特別努力者有之，益以小包工承辦人與工人間均較接近，無中間人之剝削，得益較多，生活既較寬裕，工作效率亦稍提高，而路方指揮直接因而收指臂之效。工作方面亦感推進便利，此誠較平昔包商之爲優者，然路方爲應工程之需求，招受既多，良莠不齊，其中亦不乏狡黠之徒，機關不利，不願一切合乎手續，橫施非分行商者，若輩既無知識，尤難確信，雖口可以潤之以法，而路方之目的，究以權宜而爲第一，增多額外之經費，誠屬從實實之人力，此實爲推行小包工制中年來所感痛苦者。且小包商之實力既薄，工對路方之範圍既廣，所需單位自多，舉凡技術管理各節，路方處置之難處，需用管理人員，較平時日在三倍以上，蓋實已取昔日包商之上層事務而兼代之矣。然則此種管理人員，既需吃苦耐勞，與工程技術及督理有切實之經驗，而人格道德，尤爲確具之基本條件。良以小包商，既與路方關係密切，利害甚深，易相勾結，苟有所失，則管理不絕，民，勢所影響及于全部工程，際此米珠薪桂，

百物昂貴，公務人員生活困難之時，此尤爲難生之流弊，實不能不深切注意者，幹部之優劣與否，固亦爲事業成敗之重要因素也。

★一擬點概念一★ 之限度——小包工制管理上

既特別煩瑣，若干較大之工程，過於分折細部既爲事實所不許，如橋涵山洞等，且若輩亦無此項技術才識，豈不難應于嘗試，致他日貽誤大之虞，故選擇小包工，在未備切確識其能力以前，存較小之範圍再授以轉使之工程爲宜。
(二) 小包工制之實施展度——應以環境爲其準繩，適宜施小包工制，需具備之管理方法，健全之人事組織與夫適當之人力，不然而組織紛亂，終而棄然離揀，啟求見而趨先失矣。
(三) 小包工制僅備制爲改革，包工制中通過權宜之辦法——實維小包工制雖已較平昔之包工諸多改善，列如爭取時間，減少剝削，增高工作效能，便利指揮等等，但包工者究屬商人，其唯一之目的，既在獲利，欲其發展良心，不抱過大慾望，而共同圖國出力者，誠屬鳳毛麟角，蓋包工之本質爲商業的，一切動向自不能切合國計民生之政策，且其散漫缺乏母組織之情形，又豈不能適度今後吾國家建國邁進之需求，然則整頓工程建設事業推助動力之辦法，實何待言，是則亟需吾工程管理人員之商榷者。

新生活園地

胡天月射欲號

書「石達開與大渡河」後

馬心在漢士

樓祖齡

平羌江上思丞相，大渡河邊尋霸王，
等是山川留勝蹟，休將成敗論興亡，

筆者此次奉命入康一月，往返平羌江（青衣水）大渡河，大渡河即鹽水，去時值定情錄

筆因火災燒燬，實行「五月整理」（適值五月中旬），返程雨水綿綿，山洪初霽，在東瀾多

避一程，迫得在羅定「天雨留客」客邸無備，

信口吟哦上開報句，仍有小小一段故事，足實

裨官野史之一助，遂著讀本報刊助——試與

史通第七十五（八期）——康昌旅行事狀，勝

調一先生大著——石達開與大渡河——一文，

女筆史蹟，真可謂恰到好處，偶念及筆者此次

入康，雖非隨序行間同往，可是山窮是山，水

窮是水，此大渡河之千古濤聲，無幾少英雄

蓋者，不揣庸陋，復就筆者此行所得，作爲實

錄，俾得史料，或可供研求正史文獻，尙希諸

先生不吝指教是幸！

一、彭落魚遺蹟，紅縣馬遺蹟。

天雨留客，遊定橋碑記，是重要文獻，盡

時忽忽，僅與吳楊二兄立讀一編，運來客邸無

聊，薛局長（健五譯圖）借我康省之筆句，反

七筆，設舉，願思留南往錄康熙四十七年二月

初三日御書遺定橋碑記，字有洩澆，天陰更不

易讀抄來頗費目力，又以上濕下滑，仰則殊

費，抄未及半，雨勢更大，無法繼續，無聊近

民衆教育館小憩，思得成都報紙稍讀，執事人

檢出十天之前新新聞，不無失望，時大雨滂

沱，始稍坐以待，時出未抄完碑記中未能斷定

之文字，妄作推敲，異常無聊，偶夢窗口。聽

觀山色空濛，濛濛濛濛，細念心思，驚之一疾

，因誦岳鍾琪遺定橋詩句：「彭落魚遺蹟，紅

縣馬遺蹟」，波瀾壯闊，工程偉大，天然人工

，一時無匹。不料狂吟雨畢，引出一場故事來

，真是意想不到。且聽慢慢道來。

二、久旱逢甘雨，佛德遇救知。

筆者正在避雨荒祠（民教寬館實一荒祠所

改造，僅無暇細考），忽然想到大渡河典故，

又向館中人詢問有無遺一類實蹟。向未得復，

館外面進來一位中山服國憲，滿身淋漓，顯是

回來避雨，初未注意，偶一四視，彼此注目，

同聲驚呼，不意三十年前抗地痞及何君，竟於

無意避雨相晤，事非異數，何君本人歷歷一切

，與本文相關者多少，下面一段，值得復述，
而筆者對者友心情，可以四者同句：「正復相
見之晚，又歎相離之遠」。何君到大渡河事
，尤其與王與大渡河，更爲留心，見筆者講及
，經盡其所知，傾囊相與，雖其所言，有合正
史，亦有未見，姑爲兩存之。

三、力拔山兮氣蓋世，時不利兮離不遭。

「……嗚呼哉，想避向桂林鄂紫刺山，從

二主總督以來，開關江府，江西，浙江，兩廣

之地，經通山東以西，河南，河北，湖南，貴

州，雲南諸省，身經百戰，老將勇戰，未嘗敗

北，今至益州之軍事前，遇田父，引我軍至直

打地，前阻大渡河，後阻金沙江，左阻小河

嶺，右臨懸索高山，只不得渡，馬不得連營

，此兵燹之慘性，而天敵之亡我也，且都督大

軍阻其前，小河千戶斷其後，兵疫食盡，烏江

之敗何以異哉！！業令妻子投江，然後并五通

孩子自刎！！

這一段是何君事後來強，所抄史料之一。

據云此爲太平天國文獻，獨主避書之一，信實

互辨，未有定評。據其抄件引言：「川邊遊定

西沙河嶺，有農民高姓者，其先祖父買一馬齒

，恆往來於建南一帶，不知何時，在王千戶所

轄自打地，藏有太平天國寫王石達開關一東

，特情抄數通」云云。按前引與正史實有疑點

（其實正史中不可信之處亦復甚多）據清史列

傳卷四十五路榮軍傳，「同治二年正月，石達

被剿，窮蹙，率家莊瀘州，渡金沙江，爲由

變固結，即須中耕，將根際周圍的土壤鬆動，並略將根部的土培高，但切不可傷害苗的側根，夏季如能再依法中耕一次，更屬有利。

(五) 除草：油桐種植後，最初一二年，須勤於除草，至少每年夏季草盛時，須行刈割一次，第三次中耕，即宜在此時舉行，此後可暫行停止，在冬季不可割去，藉可保護幼樹，第三四年以後，桐枝漸次繁茂，雜草漸見減少，即可不再須刈草。

(六) 施肥：桐林施肥方法，普通在種植以前，可將林地的雜草，燒成灰燼，以充肥料，在播種前，宜于穴先施速效性肥料，如堆肥，廐肥等，至種子萌芽後，應施速性肥料，如人糞尿，豆餅，草木灰之類，此後桐林施肥，每年應在二七月間，各行一次。

(七) 灌溉：油桐在幼苗時期，易受旱害，當春夏天氣乾旱時，必須注意灌溉，待發實成林後，即可免去。

(八) 收穫：桐實成熟期之早晚，與各地之氣候土壤，有直接關係，早期九月，遲則十一月始成熟，大約在霜降間，桐實透熟自落，此時適分充足，品質也好，即可就地收穫。

各道班本有其應得之薪資，原可毋庸一牛一馬，唐另支經費，惟為促進其負責保護起見，似可將桐子收穫之額產額（以所在區域單位）以百分之四十歸各道班作獎金，餘百分之六十，歸養路經費之用。

非常時期之電政

在此非常時期，電政的實施，似乎應該切實合於下面的幾項原則：

第一、政令必須統一 無論是否關於電報方面的法令，或是關於電話方面的法令，都應由交通部制定頒行，不要由其他的行政或軍事機關，越俎代庖。隨處規定，甚至沒有經過交通部認可，便自通令各電局遵照辦理。因為政令必須統一，則一切法規才沒有矛盾，重複，或極端混亂的弊病，而實行起來，也就容易得多了。

第二、組織必須簡單 我以為在此非常時期，電政的組織，應該是越簡單越好，困難重重，事情才能集中，行政才能敏捷，人力物力財力，才不致浪費。誠使廣量以前的組織，各電管區局可以推選全省的總路總務，可以便宜行事，不用效率定會提高，並其人力物力都節省了不少。(要知清公電報擴充，電政組織太繁，就是一例原因。)

第三、報電代辦處應一律改組 代辦處有商人代辦和郵局代辦兩種，在此抗戰時期，官報電報電話，關係重大，萬一洩漏，確免貽誤戎機，商人代辦的不妥，是不待贅言了。至於

郵局代辦。一向就是有名無實，許多郵局代辦處部由電局派人辦理，這就應當收回自辦的了。況且他們不收軍電，也不收國防電，對於軍事或國防通訊，都是不便利的，假使把所有代辦都改為郵局，便可以解決了。

第四、人才必須儲備 抗戰目的，在於收回失地，但失地收復時，需人一定很多，若不預早儲備，到了那時，恐怕沒有法子應付。其次，現在前方各處，也都需要儘力精幹技術熟練的電話人員，許多年力就應按國運化的商人是不能勝任的。

第五、利用重資興事 近來電政設備固極薄弱，但還有許多應行改革的地方。除上述說過的設備以外，凡是消耗人力物力或財力的事情，都是應該迅速改革。因為人，物，財就是我們抗戰的力量，那能不加愛惜！

人事簡訊

一、郵政儲金匯業局局長劉政基調任四聯總務科科長，請辭派由該局副局長徐德勝升充，另發表沈煦陽兼任副局長。

二、財務司原擬之理財產業債務出納四科及除核編一併撤銷，改設六科，並撥核長宗，餘備核長由徐司長兼任外，經呈准以吳唐偉許允芳王汝璋張蔚在李炳璋張耀慶分任第一至第六各科科長。

三、部令派湯天棟兼代材料司監料科科長，車輪兼代材料司監料科科長。