

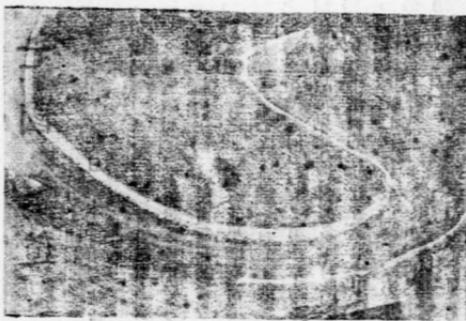
抗戰與交通

半月刊第十六七八期 (本刊專供各部機關同人閱讀)

堅持最後勝利之條件

「要勞可以獲國，逸豫可以亡身」。此歐陽永叔在五代史倫官傳序論中之名言，可以垂之千古而準。法蘭西此次之淪陷，不僅法國人民爲之痛心，即世界人類均爲之憤傷。本期所載部長之演講，已概言之。殷鑒不遠，吾人應當充分警覺。

凡是對外作戰之國家，欲爭取最後勝利，政治上必須具備幾個條件，(一)一個政治領袖，(二)政策始終不變，(三)國民作戰之力量集中。在精神方面，必須(一)意志集中，(二)勝利信念堅定，(三)困難困苦認爲當然。有此六項條件，則領三戶可以亡秦。



◁ 崇山峻嶺之間公路遺道 ▷

本期要目

法蘭西亡國之道
如何提高獎勵逃難之功能

減輕川湘線運輸負擔

戰時交通問題演說(譯)

浙贛路並戰時所得之經驗(特稿專載)

中印路中斷(三日記)(下)(工作通訊)

公 編

譚耀宗

萬 琮

薛光前

金士宜

林文英

一庶可以復國。東晉之所以不能收復中原，南宋之所以不能收復河洛，南明之所以不能長驅北指，皆由政治上舉棋不定，精神上意必動搖，此乃史乘事實，斑斑可考者。

我國自七七抗戰以來，只有一個主義——三民主義。一個政府——國民政府。一個領袖——蔣委員長，一個力量——打倒日本帝國主義。而精神，而不渙散，不游移，不爲威脅，不爲屈撓。能以劣勢之軍事力量，支持四年有餘。試問抵抗侵略之國家，其政治，其精神，孰有如我國單議而堅定者。故最後之勝利之到來，斷非無因而至也。

比月以來，物價日益高，空襲日益甚，敵人之秋輪車劣手段，恐怖挑撥之詭謀，無所不用其極。而我之政策如故，政府如故，領袖如故，人民意志如故，信念堅定如故，大後方之人力物力兵力，有增無減，有進步無退化，更堅定而無搖撼。人民堅韌不屈之精神，可謂超越古今，而一面抗敵，一面建國，均有顯著之事實。吾人處此時空，人人宜補定思想，咬緊牙關，忍耐此最後之困難。百尺竿頭，再進一步，乃有坦途可也。

法蘭西亡國之道

公權

三十年六月二十七日在本部講演班演講

近日世界目光，集注歐洲，以歐局與中國關係之重大，確值得吾人深刻之研究。關於歐局之書籍中，余尤喜閱讀關於法國之書籍。蓋以中國與日本強弱之懸殊，抗戰迄已四載。以法國之強大，陸軍之素負盛名，何以抗戰二月即告滅亡？雖中國，最後勝利，猶待吾人之努力。但法國何以僅能支持二月，其間必有其原因。余故每見此類書籍，輒欲於中求其解答。最近余讀「法國的悲劇」及「法國之真象」二書，乃覺法國之亡，非出偶然，常為之掩卷沉思，感慨萬狀！

「法國之真象」首章論蘇德協約，為世界大戰最大之因素，設無蘇德協定，則總不敢進兵波蘭。德國自第一次歐戰以後，即標榜反共，何以突然轉向與蘇攜手？蓋以突破英國之包圍，除此以外，無他途耳。

第二篇中言德國進攻波蘭時，意大利曾向法國提議言議議和。此項建議，深印法國某派人士腦中。迨德國進攻法國時，此派人士，仍迷戀於議和之幻象，以為如法國接受意大利之建議，戰事或可避免，此輩人之毒計，法人墮入其中者

第三章論達拉第氏，達氏身兼國防部長及外交部長，世人矚目，期其為第二克里孟梭。但達氏實為一弱者，且法國政黨紛歧，腐敗，而達氏又乏果斷。當德國進攻芬蘭時，法國本允借助飛機一百六十架，但實際送達者尚不及半數。

第四章論達法國之第五縱隊，第五縱隊在法國甚多，有共產黨，有親意派，有親德派，更以社會黨執政以來，資產階級保守黨，對於中央威表不滿，致第五縱隊更得乘虛而入。法國有一拉佛爾，其人為一親意派，志在奪取政權，為達到其目的，任何手段，在所不擇。其爭奪政權之舉動，亦助長第五縱隊之波瀾。法國自達氏倒閣後，由雷諾執政，雷氏工辭令然亦為一無主見者，混亂更迭，致法國走入滅亡之途。

一九三七年法國國務總理某赴英，當時曾將英法及德之航空實力作一比較，而驚慌於雙方實力之懸殊。故回國後，亟謀擴充空軍。然需要之鉅款，國會不能供給，而工黨又要求減少工作時間。歷三十八及三十九兩年，毫無建設。一九三七年，英陸相赴法視察馬其時防護，歸後語法方策，馬其時防護並未完成。如德國自線外包抄，該

線即失其效用。法方聞之，尤將部長該線，但迄戰事開始，尚未着手興築。

此次戰事發生時，法軍毫無準備。因平時毫無準備，臨時乃急益發。其故實由於法國政黨制度之腐敗。法國小政黨紛亂異常，任何內閣不能得極大多數之擁護。於是組織混合內閣，以其包含各黨各派，故處處均須敷衍，在此情形下，自無人能執行一定之政策。

第二原因，為自社會黨執政以來，資本家及小資產階級對於內閣極為嫉視，而其反應，反覺國社主義於自身安危，並無若何威脅。

第三原因，為法國人中有有一部份人士傾向意大利，又有一部份人士以第一次大戰後，處處為英國所愚弄，故不願為人作戰。兩派人士亦從中煽動，國會受該種種影響，自難決定國策，更不言作積極之準備矣。

至於法國戰敗之近因，在於敵兵已臨國境，國會尚懸抗戰決心。宣戰之際，國會中所通過者，僅預算一案。故即國會中議員，於國會之決策，亦尚模糊不明，執政之人，和戰不定，其人民自更無所適從。不備如此而已，達拉第與雷諾，平日已互相仇視，至是更互相傾軋。自雷諾繼達氏執政後，雖嫉惡達氏，又不敢不予以拉攏，故勉予予以國防部長之職。雷諾、喜甘未雨，但達氏又不肯更換，此事又爭執二月之久。因欲貫徹其更換甘氏之主張，故先將達氏強逼胸心門角，

如何提高獎勵運輸之效能

譚耀宗

此次敵人封鎖吾國各地海口，旨在斷絕後方對外交通，惟吾國海岸線長，港灣錯雜，處處可通。苟能善為利用，獎勵各地秘密運輸，不但於後方物資之補給，極多裨益，且於對敵經濟作戰中，收莫大之功效。本文作者為公路運輸總局副局長子壽，主辦運輸有年，對如何增進獎勵運輸，提供極切實可行之辦法，除秘密部份暫不刊布外，茲擇刊其可以公開者，擇亦披露於下。

一編者

余以為今後欲提高各地獎勵運輸之效能，必須自下列各點着手：

現狀

查我國商人，大都經濟力量薄弱，應資金較易週轉，而鮮強大之商業組織，能運行銷深入內地者。似此，則一切檢查倘便關稅到付運費核減優先起運等等獎勵利益，均與之無切實之關係。自應切實獎勵。冒九死一生風險，衝破敵人封鎖線之運商，使點滴之獎運利益，皆

為彼輩身受，方易推動，抑亦此次舉辦獎運真正高意之所在。第一次大戰及目前之戰爭，歐陸諸國，對進出口貿易之獎勵辦法。主要者雖有損失賠償及津貼制度之種種，然因我國公司法未完善，商人易於虛報，稽核尤屬困難，不易效法。惟現金獎勵，則較簡單，易於實行，且能收獎運之功效。查舉辦獎運，意在增加運量，爭取抗戰之勝利，苟非以最有效之方法獎勵誘致，則辛辛苦苦之商人，難感興趣，收效自亦難宏。獎勵運輸，為抗戰策略之一重要部門，對現金獎勵。似應由中央指撥專款開支，德國最近四年計劃中，獎勵進出口貿易之支出，已收良好之效果，尤足為我人之取法也。

所謂現金獎勵，即在獎運貨物一經輸入之後，按其數量之多寡給予貨主以或多或少獎勵之謂也。應由 府事先厘定十四類獎運貨物每種單位之獎。若干，明令公佈，然後商人一經輸入獎運貨物，即可持海關之進口證明書及公路運輸總局聯運稽核處駐外專員，會同當地海關負責人簽

，協助政府時時動搖，前線將士精神漸散，迄於戰敗求和。

法國求和，除戰事關係外，尚有其他人的因素。雷諾左右有二親信，其一極主和平，其一為杜邦夫人 Anne du Pont，此人沈迷逸樂，亦力主求和。益以陸軍部長魏剛，亦云戰事不能再為維持，故亦慫恿讓和，戰事失利，益以此人之因素，從中作祟，故屈服求和，乃成轉運下之勢。

書中予余印象最深者，厥為法國政治之腐敗。法國政黨，自極右派至於極左派，整日演說唱高調。益以共產黨之搗亂，要求減少工作，增加享受，而政客又從中興波作浪，故上自政府，下至商業機構，工作散漫，紀律紊亂，而國會之中，各黨又爭論無已時，如此國家，自無望於勝利。在雷諾下台，貝當組閣，德軍兵陳國都之際，一般政客猶在議院中議論某某任某部長之事。余疑法國之亡，實亡於此。民之憂安適樂，政客之爭權傾軋，對於國家無信念，無紀律，亦無堅強抗戰之決心。中國今日幸有統一之組織，及堅強抗戰之信念。中國軍備雖不能與法國並論，其能支持迄今，未始不因於此。但自生活費用高漲，一般公務人員之精神及紀律，無不感受影響。如戰事再行延長，則今日公務人員精神之維持與振作，實為一極重要之問題，願與諸君共勉之。

范資深筆記

發之領獎證明單，註明輸入貨名數量日期地點，
報關單進口稅繳納證及收購證明單號數，（在收
購處未成立之過渡時期可免填收購證明單號數）
領獎人地址姓名，運商執照號數，應得獎金若干
等等，至指定之發獎機關領取之。其冒險輸入此
項貨物之運商，本擬另給運輸獎金，以資鼓勵。
然事實上運輸商并非交通工具之所有者，而真正
冒險衝入者，係船戶而非運輸商人。若僅獎勵運
輸商而撤銷船戶於不顧，是徒予居中剝削者以厚利
，亦非獎勵之道。若僅獎勵船戶，則事實上運輸
商於代運每批貨物時，僱用無數之零星小船戶，
混雜裝載運貨物，與普通准運貨物二種，政府
尤難區別，及證明某甲應領金若干，而某乙應領
獎金若干，情形複雜，易滋弊竇，不若給予貨主
以較多之獎金，由貨主與運商及船戶等作自然之
調整。貨主利厚，則自願以較高代價託由運商代
運，而運商亦自能以較高代價僱用船戶。至於原
定十四類獎運貨物每種單位之獎金若干，可以參
照海關稅辦法，由關務署厘定之。即以從量法
為名，而以從價法為實。從量法係以貨物之重量
容積或長短大小等外形為標準，而定獎金之法。
從價法者，以貨物之價格為標準，而定獎金之法。
二者互有得失。從價法之長處，在能適物價
之漲落，而自為伸縮，似較合理。然其弊在價格
之查定艱難，倘依輸入者之申報，其中難免無虛
偽欺詐之弊，致多爭執紛擾。至於從量法則反是

，以外觀有形之物為標準，手續簡單。然其弊又
在不能適物價之漲落。價值則獎勵之效微，價
落則國庫損失大，均非妥慎之道。準此而論，則
合二者之長，而去二者之短，方為善法，即以從
量法為名，而以從價法為實，先細別獎運貨物之
種類，調查其價格，然後與其數量換算，而定獎
金之多寡。例如輪胎每套給獎百元固從量法也。
然必先查定輪胎每套之時價二千元，照值百獎五
之比例，始定為每套輪胎給獎百元焉。如此辦理
，則不特合理能得其平，且方法簡易，惟在若干
時期以後，必須照物價改訂獎金定額一次，而後
方可補救其缺點。原則既定，應由行政院先行
核定按從價法為實之獎金百分比。譬如暫定為百
分之五，飭由關務署將十四類獎運貨物按照上述
辦法，詳細厘定成表，交由發獎機關執行。然此
百分比，似亦不宜一次固定。譬如按貨價百分之
五給獎，仍不能引誘大量之輸入時，自應酌予增
加。反之，即宜核減。由本局按實行情形，斟酌
於必要時，呈請轉呈行政院核定，轉飭關務署修
訂之。其次，如物價有劇烈之變動，而以從量法
為名之獎金，已不符從價法之實時，亦由本局按
實行情形，斟酌於必要時，呈請轉呈行政院核准
，飭由關務署照物價獎金定額改訂。最後十四類
獎運物品之需要有緩急，若獎金一律固定於同一
之百分比，恐將來運輸輕巧而價值貴重之貨物，
輸入增多，而其他之較笨重而價值廉之物品，勢將

減少，不能與需要之緩急相適應。似應由本局酌
酌實在需要情形，將需要最殷數種獎運物品之獎
金酌予提高，呈請轉呈行政院核定允准之。以上
三種獎金定額之修改，應於必要時方可實行，以
免朝令夕改，致商人無所適從。準此而論，則凡
需要較殷之物品時，不必將獎金定額低時
或不甚需要之物品時，不必將獎金定額低時
過繁瑣。可由收購區將收購價格，在下期定價時
削減，自可獲得同樣之限制結果。發獎機關以設
在本局設有專員辦公室之地點為原則，由財政部
負責組織之。為防止虛報輸入冒領獎金之流弊起
見，本局駐外專員，於輸入商運商執照及海關
進口證明書請領獎時，須會同當地海關負責入
簽發領獎證明單，在證明單上註明報關單進口稅
繳納證及收購證明單號數（如係免稅物品准予填
進口稅繳納證號數）以便稽查，交財兩部并可隨
時派員抽查之。關於已納稅之物品，有進口稅
繳納證足以證實貨物之確已進口，暫亦無有案可
稽，不易虛報。至於免稅物品，則據重慶海關負
責人言，為數尚不多，僅有油柴油而已。為確實
證明此項免稅物品之確已進口起見，原則上應由
運商將輸入免稅物品實與收購處，由收購處發給
收購證明單，連同領獎證明單，前赴發獎機關領
獎。然在收購處，未曾設立以前，液體燃料之買
買，既已由政府統制，則似可由收購處所給予虛
明，作為過渡時期之臨時辦法，以便查考。

統制

統一收購，原為政府預定計劃之一，惟迄未實現。似應轉呈行政院迅飭設立收購處，並於各海口分設支處，高價收購，以誘運商。良以統制收購機關之設立，為利商人之原動力，而能予以有力之刺激，舉凡市場供求狀況，與商高價格高低，均為經濟者計測經營所需之基礎知識。今倘能設立統一收購機關，則不特為商人解決商業上主要之銷場問題，同時并為商人集中調查內地市場需要，與夫主要貨物價值之一切變動複雜情形，在商業上之立場言，給予商人利益之大，孰甚於此！

收購機關，應根據本部規定之裝運路線先設立收購處收購機關隨時查察運貨物之供求狀況及其市價，同時參照運輸情形與運價，以決定各地之收購價格，於每三個月公佈一次。在此三個月內，不論市價之變動若何，與供給量之多寡，收購處應照公佈之價格如數儘量收購，庶商人之營運方針易於決定，不至冒市價變動不測之險。而在政府則猶如購買貨物，或從運方購買亦并無損失。在獎勵進口之立場言，收購處非商業化之機關，自不斤斤計較得失，希冀由於物價之漲落，而得投機上之增益，或惟恐市價低跌之損失，收購之數量，少於需求之數量時，則應由收購處統籌以作合理之分配。反之若供過於求，收購處即應以國庫之資金，在此三個月內，儘量收購，作為國家戰時之物資積儲準備。其實必需

之物資，在戰時只恐不足，而不虞過剩。尤其在三個月之短期間內，以戰時運輸之困難，交通工具之缺乏斷無驚人大量輸入，致收購處購不勝購似不必過慮。在每三個月到期之前十五天，收購處應將最近一個月之實在平均物價作基礎，推算下期三個月之收購價格，電呈主管機關核准，於到期五日前公佈之。此三個月為一期之期限，原則上應作硬性之規定，不容稍有更改。但在非常特殊情形之下，設有每期之第一個月內物價即有顯然過常之上漲，且有延長及繼高之趨勢，致深妨礙害本期之收購時，收購處得從新造列收購物價表，并說明理由，電呈主管機關轉呈行政院特准，而於奉到行政院電令之日起，公佈施行。從此前期即告結束，而另開始一新期間，仍為三個月。然如因物價下跌，則不得任意更改期限致商入失却保障，而時懷戒懼之心。至於決定各地之收購價格，應以成本加運雜各員，加保險費，加子金，如利潤，再加租稅以決定之。（子金及利潤定額應事先由行政院規定）其免稅之物品，亦應將原應納稅額加入，否則免稅反有獎勵消費之嫌與國家為鼓勵輸入予商人以厚利而免稅之原意不符矣。至少亦應將應納稅額百分之五十加入，以昭公允。蓋在自由經濟之法則下，此項免稅利益之數額，因轉讓之作用，及供求之關係，或半歸消費者，而輸入商之必佔享此項利益，則毫無疑義。今倘因收購處所定之統制收購價格，

將其一筆抹消，是收購處之設立，對商人原欲利之，而反足妨害之矣。經收購機關決定之收購價格，應向運商廣為介紹，原則上應鼓勵商人運至能與內地水陸運輸網相銜接之各收購處脫售。庶便運貨物不致擁塞於海口橫遭敵人之轟炸。然為便利能力薄弱之商人起見，應分設收購支處於各口岸。以此在內地購處之收購價格，須照收購支處之收購價格，及運至收購處所需之一切運雜各費，再酌加厚利，以資引誘。至於收購處與需求物資各機關間之關係，應事先由各機關及工商企業團體擬定收購處購貨定單書明在三個月期限內（若行政院因物價在第一個月上漲過甚決定縮短某期之期限時各機關應遵照辦理不得援引普通契約之規定）不論市價之變動若何，須按照收購處核定之售價定購某種貨物及其數量。收購機關

根據此項定單，并參照各單位需要之預念，自可作有計劃之統籌與分配。定單上應印定「收購處有統籌分配之權並無照定單如數供給訂購數量之責任」以免收購不足時之糾紛。收購處既非營業機關，售價似應按收購原價計算，則商人自不願直接售與各機關。因售與收購處，不特可得同等之價款，且可由其證明得有獎金與購買外匯之利益。（說明見後）在各機關方面言之，既不易由商人處直接購得所需物資，而自行由口外輸入，節省之費用又有限，且須冒敵人海洋封鎖之險，亦非得計。用是在一定期限內買賣之價格，雖半受

限制。然大體此項價格，仍係照供求之關係以決定之。至於獎勵進口之動力，則絕在獎金，由政府酌情形，隨時增減其數額，以爲操縱。此係獎金獎勵之作用，與收購之價格無關。良以收購價格之抬高，固可同收獎勵進口之實效，且可節省增設發獎機構之支出。然在商人之心理言之，固似不若另得獎金之感有興趣，而在另一方面收購處與各機關間，應如何決定買賣之價格，其相互間之爭持貨價，似又更形複雜，不如截然分之二，易於操縱，而免一味抬高收購價格之漫無標準，國庫或終將蒙其損失。收購處對商人付款之方法擬分二種：（一）由收購處先將一部份收購物資資金存放港滙銀行，收購處即以港滙銀行之支票付之，在各口岸收購支處，因地方情形特殊，不易保存多額現款者適用之，然在此場合，收購處應酌扣商人之匯費。（二）由收購處付與現款或當地銀行支票，同時給予收購證明單，註明收購貨名數量貨款總額等等，以便持指定銀行憑以購買外國。

便利外國

查在戰時一切外國，政府均加以統制，進口商購買外國之手續，十分煩雜。據報香港之入口商，在內地售貨後，大半均不遵章購買外國貨款。數目小者在曲江各銀行可以託人通融匯港，否則即須購辦貨物偷運回港，或將國幣偷運出口。規定太嚴致反弄端百出，束縛過甚，尤爲商業之巨障。若不予以

便利，設法爲之解決，則獎運商人於貨物脫售後，勢將陷其資金於國內，不能再作第二次之輸入，殊悞獎勵運輸之本旨。再不然，商人即須作違法之行動，偷運國幣或貨物，此不特在政府之立場言之，不應默許，即事實上資金之週轉率，亦爲之大大減低，而於獎運並無絲毫之利益。猶如導川入海，一方雖力加疏濬，而他方却橫築無數之堤壩以堵截之，不免矛盾。似應請財政部將獎運貨物進口商人購買外國手續酌予變通，務期簡便，易於實行，則不獨獎運前途強多利賴，即政府亦可收統制外國之實效也。

爲便獎運商人處在 有計劃之獎運政策領導之下，對於便利外國之供給，擬擬限於領有本局運商執照，並將獎運貨物售與收購處之運商，以便統制，而防流弊。如是，則運商均可自然納於獎運軌範之中。先領執照，次運貨物入口，再領獎金，終將貨物售與收購處後，持赴指定之銀行購取外國。此層層之機構，可以互相有牽制與監視之作用。譬如收購處之收購，足以查考並證實入口之並無虛報與冒領獎金等情事，而外國供給之總額，又可以印證物資收購之數量，而彼此互爲因果，以此便利外國之供給方法有二，如前節所述：（一）由收購處先將一部份之收購物資資金，向銀行以合法手續購得外國，以國幣專款存放港滙銀行，作爲收購物資之款，不准移作他項任何開支。在各口岸收購支處，因地方情

形特殊，並無銀行等組織，而又不易保存多額現款者，或因商人之書面申請，收購處得以港滙銀行之支票付之，然在此場合，收購處應酌扣商人之匯費，以昭公允。（二）由收購處付與現款或當地銀行支票，同時給予收購證明單，註明收購貨名數量貨款總額等等，以便持赴指定銀行憑以購買外國。查購買外國，原係指在國內以國幣交付四聯總分處匯至國外，換得外幣而言，政府定有法定匯兌價值，購買外國者所得之利益頗大。蓋國幣之法價，與一般黑市之時價，極不一致也。本辦法所擬之便利購買外國目的，只在方便商人，將售貨款匯出國境。具體言之，即匯至港滙，而並不必予以國幣法定價格之額外過分盈利，以重國庫之負擔。用是商人在國內銀行請求便利准匯國幣一萬元至港者，銀行除酌收匯費外，只須給以匯票一紙，憑票在香港指定銀行提取國幣一萬元。至於如何購得港幣，則由商人在港自行設法辦理，政府在此場合，不冒匯兌上兌換價格變動之任何風險，最爲簡潔。然若恐因此在外市場揭出大量之國幣，致影響國幣之價值時，可設法以外匯平準基金源在國外市場購置國幣收回，或以他種方法收回，由財政部統籌辦理之。

反封鎖法

查獎勵運輸，爲抗日戰爭中之經濟爭奪戰，在敵人嚴密經濟封鎖下進行，自非易事。然若能靈活進行，刺蓋

鬥爭，則成功亦自可期。各國戰時均有特務機關之組織，此次舉特獎運，亦應深入敵境，到敵人陣營中去，查敵寇在經濟封鎖之原則下，亦不得開敵營之運輸通路，以利其走私。我方似應派得力幹員，與敵偽方面之走私商人聯絡，設法收買，利用其組織與路線，使獎運貨物在改頭換面之敵偽標誌包裝形式下，得以輸入無阻。另一方面，我國海岸線遼闊，離大海口盡被敵寇封鎖，而各小海口不知凡幾，敵人力量有限，此封鎖則，有封不勝封之苦。靈活進行游擊式之運輸，避實就虛，作神出鬼沒之偷運，不求大量之運輸，惟期集腋成裘，則敵人難按，實莫奈我何。說者謂香港及上海租界一日不被敵寇佔，東南一帶運輸路線，即一日不會中斷，良有以也。此種經濟反封鎖鬥爭之可能性，自亦有其客觀條件，以為基礎。一方面敵寇兵力單薄，紀律蕩然，大有利用走私以為生財捷徑之勢，易於賄賂收買，特務工作，似不難進行。而他方面我國船戶民仗，性多剽悍，不畏冒險，華南一帶，且有武裝走私，與舉敵相抗拒之事尤適宜於偷運也。

查對敵經濟封鎖之機構甚多，如關卡等檢查機關之任務，為消極之防範，而經濟游擊隊之任務，則為消極之破壞，尚鮮積極進行，於我有利。關於經濟建設方面之機構，各戰區經濟委員會因熟悉地方情形，似應在各該戰區担任此項任務，擬請行政院令飭第三四戰區經濟委員會負責担

任前項特務工作之任務。該會首先應與各經濟調查機關聯絡為蒐集，關於該戰區走私情形。路綫人物與方法等等，以資參考，並據以策劃推銷。次則派員至各走私路綫考察實際之調查，並派得力幹員，至各走私據點以靈活之方法及技巧，與各走私商人聯絡利導之，務使能為我用。並由此綫索，收買敵偽方面之檢查人員，庶一部份物資得經該區入口。據報敵偽方面之走私人物，以奸商及不良軍人游擊隊為主，而地方土豪劣紳，亦間有從事走私者。此類私梟豪劣，只知唯利是圖，不分敵我，包私走私既已早經訓練，自不難為我利用，担任運輸，而與敵偽又素通聲氣，易於賄賂敵方敗壞其風紀。猶如招搖落草之強梁原可化腐朽為神奇，用反竅以建殊功也。經委會應一方面與檢查機關聯絡，並督促嚴勵執行，禁止各項禁運物品之輸入與輸出。間接促使使嚴就範，而他方面則在各處分別散佈細胞之組織，隨時以誠懇和藹之態度，與彼輩聯絡，並向之宣傳利導。其頑強不服動導，甘心作民族之罪人者，應通知對敵經濟封鎖委員會依法查辦之。同時並派特務人員化裝商人，深入敵後論區活動，與敵偽接近，以資呼應。至於由各小口岸偷運物資入口，則可由本局各駐外專員隨時指導運商，以敏捷之步驟，作游擊式之運輸。為配合此種形式之運輸起見，各駐外專員，應人人成為經濟遊擊戰之戰士。猶如遊擊隊之須避免與敵人主力

相衝突，我沿海邊沿各口專員，遇敵人嚴厲封鎖時，亦不必守株待兔，應物色可以偷運之口岸，以急進之步驟，移駐辦公。必要時在附近各口岸分別派駐職員協助，運商辦理簽證，而海關發獎機關及收購處，亦應採取同一步伐，以期適應需要。總之，經濟反封鎖之鬥爭，應以機警之態度，敏銳之眼光，及迅速之行動以赴，而尤以爭取時間為第一要義。否則行動遲緩，一俟我方從籌佈置就緒，路綫已早經敵人封鎖矣。

辦理兵險

查第二節中所述之收購價格，原以生產成本，子金，運雜，保險，租稅各費，加利潤以計算之。惟合理之利潤率，應如何決定，實一繁雜而複雜之問題。在戰時，敵人不時襲擊轟炸，損壞城區。冒險輸入之商人，勢非將此項可能之損失，一併加入售價，以資取償不可。為統籌策顧起見對於領有執照運商之獎運貨物，應設法辦理戰時保險，則商人成本易於計算，而物價亦不至有瘋狂無理之上漲。設推行有效，自亦不妨普及於一般之商人，於國計民生，信能兩有裨益。歐戰時，各國均有戰時海上保險制度之施行。在英國，初本以不保兵險為原則，旋因德國潛水艇之橫行，海上危險，益臻嚴重，戰後協約國方面船隻之犧牲，日見增加，因此不得不命「船主互助會」組織「保險補償社」，在政府補助之下，自行保險其船舶。在帝國國防委員會專門委員所起草之英國政府

1140

減輕川湘綫運輸負擔

發揮烏江水運能力

萬琮

一、般理由

自沙宜失陷，長江水運中，阻東南各省和中瀛的聯絡，以及最近湘米入川，川鹽濟湘，和一切軍公商物質之輸運，幾全恃着川湘綫的沅百兩水，和烏江的水運來銜接。不過這條綫最感困難的，要算是龍潭到彭水，和龍潭到豐隆間陸運段中轉的問題。若是沒有方法把它解決，全綫的運輸，就要發生很大的障礙。這段陸運的改善，除已經有交通部陸運總管理處在那裏計劃改道外，最近該處和糧食部鹽務總局第六戰區等有關的機關，在積極的進行。除設法應用騾運工具外，並利用大量的汽車來疏運，期以加強糧鹽的交流。同時龍潭龍灘間的驛道，交通部公路總

管理處和財政部鹽政司，已有籌商改築成公路的計劃。可見這條綫路的重要，已經有各負責的主管正在積極推進。不過，利用大批的汽車來運輸，我們對於車輛的調劑，燃料的供給，修車的設備，以及調度管理等，雖然有了相當的計劃，但是如何去實現，很值得我們研究和積極努力的。川湘綫的運米是一時搶運的工作。而湘鹽的接濟，和一般的軍公商物資並沒有米的問題那樣來得嚴重，而且是經常供應的物質，不是一半可以搶運得完的。所以這裏的陸運問題，除開因運米需要汽車而外，其繼續不斷和需要源源供應性質的物質，仍以加強力法和板車運輸的工作，還是它主要的任務。但是這種工作的進行，事實告訴我們，也不是很容易辦的。因為專用力法負責也好，用板車來運輸也好，總離不開人的動力。僅僅這一點，也足使我們感到困難。我們爲了補救這條綫的缺陷，並爲滿足後方抗建的需要，應該設法減輕川湘綫的負擔。要想達到減輕川湘綫的負擔，不得不注意到作用較大的烏江水運的利用。

航行情況

烏江水道跨越川黔兩省，長達八〇〇餘公里，原爲糧鹽運輸的故道。內地交易的往來，到了今天，仍

極其頻繁。水的發源，有南北二流。北流名六冲河，出威寧縣草海之東，經過黑章，畢節，大定，織金，各縣，至鴨店汛爲止。南流又名三岔河，出威寧縣東之花魚洞，經水城，鄭岱，普定，各縣至鴨店汛，與北流會合。兩河會流之後，即流經黔西，清鎮，修文，息烽，遵文，湄陽等縣，北納遵義流來的諸江，南注南陽之清水河，水勢較大。由此再流至樂安，餘慶，鳳岡，石阡，思南，德江，沿河縣。納洪渡河後，即入四川省境，而至西陽的雲灘。經過彭水，涪陵兩縣，再納芙蓉江，即注長江，形成了長江水系的一個主要幹流。

全江水位，在雲南上游洪水時期，深僅二三公尺，漲水達十公尺左右，河寬普通爲六〇公尺。因爲河身過於狹狹，石壩節節爲阻，水流激湍。如樂安之鎮天洞，絕對不許行船。思南守沿河，和沿河壩壩間的，而寬度在一〇公尺至二〇公尺不等，水位較深，普通約在一〇公尺至二〇公尺以上，僅較淺之處，低水時僅及八九公尺，水量比前。因節節壩壩的關係，逐段各有不同。每當貴州發濤的時期，烏江的水流可使涪陵間的長江水位能增到一〇英尺至二〇英尺以上。一到了三月以後，水勢漸減，以七八月間的水位爲最高。九月以後，就漸漸低落，以十二月和第二年的一月爲最低。全綫的危險，因爲山崩流急，和江流迫于迂迴的關係，沿江河床多形成沖積岩

石，以致灘淺林立。總計通航的各段，有大小約灘淺計在二百三十處以上，隨處都是爲航行的阻礙。烏江的航行情況，思南以上，因爲山溝深澗，在水量多的時候，除間段的能行駛小魚船外，實沒有舟楫之利。思南到沿河一段，能通舟楫水程，約一〇〇公里。因爲灘險過多，必須數度換船。灘險到涪陵間，長約二〇〇公里，江面很寬，但是灘淺極多。如大龍灘，江底石，大圓灘，磨寨觀音灘，鹿角子，猴子灘，和羊角磧等處。好在各灘都能夠過船，還沒有毀載的週折，航行較上兩段爲便利。

烏江船隻的運行，在習慣上多爲八隻編組一幫，目的在使彼此遇到灘險的時候，便利換宗過灘。平時航行，風帆之利絕少。上水船隻，僅持着撐棹前進，日行十餘公里。下水船如遇風，固甚便宜。但是風過大，船仗又僑於危險，即須旋泊。上行船隻，過灘的時候，除駕長高立在船頂上，撐撐着舵把外，其餘船仗鼓棹撲撲，呼嘯前進，這種叫做「搥灘」。下行船隻，以船尾向前，船首置篙三根，一較長，徑約一英寸，繫岸岩石上。另以二根繫於岩石上面，徐徐的放開大繩，使船到了峽口，再解開大繩，纜放細繩，這樣緩緩的通過，叫做「吊灘」。譬如新灘以下的烏七里灘，以及七峽子等類，皆此種情形。故每當低水位時期，必須吊灘，僅七峽子一帶，要經過七次之多。上水行船，更覺艱難，有時崎嶇盡一

日之力，始能經過一灘。

烏江船隻的俄重，在思南潮底間及潮底新灘間約可分爲兩種。一種船身長十三·二公尺，寬一·七公尺，吃水〇·四公尺，下水最多裝米四十包，每包一百四十斤，計三·八噸，上水裝三十包計二·八噸。一種它的船身長二十公尺，寬二·六公尺，吃水〇·七公尺，下水裝米一百六十包合十五噸。新灘灘間，以及龍灘涪陵間的船隻，也有兩種。一種船身長一九·三公尺，寬三·五公尺，吃水〇·八公尺，下水裝米三〇〇包，合二十八噸，上水裝米一百八十包，合十七噸。一種船身長二三公尺，寬四·二公尺，吃水〇·八二公尺，大水時上下水俱可裝四〇〇担以上，合三十噸。需要船仗的人數，每船後梢一人，前船四五人，操棹三四人，司廚一人，共船仗九人或十人，此外另有管事及船主各一人，全船約需十二人。至船夥工資，以上下水一次計算，每次做貨所獲淨利，除船主應分七成外，船夥獲得三成，這與其他各流，臨時由船主論給包飯，而贏虧悉歸船主負擔的情形，略有不同。

兩項工作

烏江水道，在過去原不爲一般人所注意，因着環境的緊迫，漸漸感到他的重要。雖然通航的里程，僅有三百多公里，但是比起長江南岸的蕪江，赤水，河水，甯河，橫汶，金沙江，各流的效能，要大得多。同時，它在水陸的銜接性能上，已形成

了中樞和東南聯絡的孔道。所以去發揚烏江運輸效能，加緊疏運，有關抗建物資，在目前運輸策略上，是急不可緩的一件工作。但是如何去利用，如何去發揮它的效能，根據烏江全流的環境和目前運輸上的需要，應着重下述的兩項工作。

(甲)整理航道，我們知道水運能力的強弱，並不僅在船隻的增加，和組織管理之合理與否，而是有它特殊形成的因子，絕對和鐵路公路有不相同的地方。譬如河身的彎曲，灘險的阻礙，上下水和枯洪水的不同船仗撐棹的能力，以及風雨天候等等的障礙，這些都足以影響到船隻的運輸，尤其是灘險的阻礙，使我們無法達到計劃運輸的實施力我們知道船隻過灘的情形，必須湧起多數行船的船仗，集中大家的力量，經過提脫的工作外，再來一隻一隻的拉挽。有時遇到不好過的究灘，往往竭盡一日之力，還不能通過。烏江的灘險，總計在二百三十處以上。假定由思南到涪陵這一段的航行，(約三五〇公里)每天上水行二〇公里，下水行八〇公里，全程上行一八天，下行五天，平均以滿載一五噸裝木船二〇隻來運行，每月往返運能若七八〇噸。若中途經過二百處的過灘時間，除下水外，僅上水過灘要一九天之多，一個月僅七·七一次的週轉。運量的比，幾乎相差到三分之一。可見得木船的運輸，除開其他延誤原因不計算在內，僅此過灘和不過灘的關係，已經直接決定了運輸能力的強弱。因此我們

知道要加強烏江的運輸效能，就要先從整理河道的作品做起，左列的幾點有極積極的進行。

(一) 整理灘淺：如何去整理烏江的灘淺，我覺得建船閘，設水壩，這一類的治本工程，在目前極困難的環境下，為了財力和時間的不允許，應側重治療的辦法。使着山溪水流，達到相當渠化。船隻無論在大小水時期，都能得到順利的行駛，適應目前運輸的需要。譬如嘉陵江有「淘灘會」的設置，工作純粹由地方的紳士去主持，經費取給於過行的船隻。淘灘的方法，係在每年枯水時期，用鐵鏈將灘淺處的石砂攪動，借水力的沖刷。如遇到巨大的岩石，肥力不足的時候，就在上游設備圓滑的鐵砂，借水流的力量，來鬆動岩石。如遇必要的灘淺，則把砂漿石作工人的開水壩，導水一隅，使水位增高，船隻暢行。因此嘉陵江終年船隻的往來，很感到便利。倘能採此方法，稍具科學原理，并專設機關，推廣改進，規定秋冬水落的時候，即須興工，并限於大水前完成，此項清理工作，最好由川黔兩省府明令有關各縣，以此治河，列為重要歲修工程。這不僅適應着山溪河道的環境，解決了逐年航行的困難，加強民間自治的力量，同時也可以節省每年以治河費去鉅量的國幣，使內河運輸問題，仍未得到解決的方式，更經濟得多。

(二) 建壩水庫：烏江本為一山溪河道，河身的坡度很大，秋冬的水量極枯，雨季洪水暴漲

，有如排山倒海，水流一瀉無餘，航行極感困難。想維持全江水位的均衡，使着船隻能在枯水時期，也能夠暢通，應在上游各支流區，廣設壩，洪水庫，使雨後檢查壩蓄，枯水時候，就可騰空蓄水，調節全江水位，維持通航的能力。

(三) 設立救難站：烏江的灘淺，除開清理灘淺的工作而外，對於阻礙航行較大的灘險，似應由交通部設派委員會從速派員調查，將其主要者，分別置設灘站，增強船隻運能。

(四) 擴築岸坡：烏江的沿岸，因為山體重疊，岩石多呈峭壁，經過風雨的吹刷，很容易崩坍，致危石亂岩，隨處懸於江中，妨害航行最甚。如沿河以上的礫灘和羊角磧，以及其他，因此新生出來的山坡岩隙，都應極早把它修鑿。

(五) 培修經道：烏江船行，全持着拉繩力量，沿江很少適宜的經道，經夫工作的時候，僅能揮其勉可着足的石徑去拉挽。高下紆曲，類鑿于高山絕壁之間，若遇到大風雨雪的天氣，極容易發生失足的危險。

(六) 增加樺伏：烏江的船隻，照現在的情形，尚足以周轉。所成爲問題者，就是樺伏的缺乏，以致運輸機關往往感到樺有餘而樺伏不足之苦。似應由軍事委員會商沿江有關各縣，遵照總裁批示的免役辦法，分別徵僱。或就當地駐軍，以在不妨礙軍役原則下，抽調充當。

(乙) 水陸聯絡：當此陸運困難，進出口物

資疏運迫切之際，烏江在地形上的配置，已經具了大後方聯絡的樞樞。我們不僅要利用它本身的力量，同時還要使着有關的陸運鐵路，也和它打通了聯絡。俾水陸運輸有密切的配合，加強它最大的效能。路線的配置，以烏江爲主幹，北邊接着長江水運，由此兩行，循着該江本流，經過彭水，龍灘，沿河，到思南，(全部水程約三五〇公里)再由思南起經一段陸運，到馬場坪(長約一七〇公里)即和貴陽昆明，柳州，長沙，各區間的公路，取得銜接。假定這條計劃到公路，(思南至馬場坪)把它很快的完成，同時對於鐵路，也能修到馬場坪，那麼東南沿海運進出口物資，都可由此轉運到烏江，直接運往重慶，可以免除了貴陽到重慶四八八公里汽車運輸的耗費。或者鄂北出口物資，須經長江過重慶再轉至貴陽的一個大迂迴。故不江有了水陸的聯絡，固不僅減除了許多運拆的轉運，而且在運輸費用上也節省了很多。由下面的估計，可以看出來，假定由東南各海岸進口的軍品，或汽油，運到了貴陽臨近的馬場坪以後，即用人負負運思南，換烏江木船，直運重慶。或由重慶運輸出口的桐油及輪船，也循有這條路線輪到國外去。照烏江通航里程，思南至涪陵間約三五〇公里，再按思南至馬場坪一段陸運，約一七〇公里，共約計北行日程約需十二日。南行約二十五日。北行每噸運費(由貴陽經馬場坪至涪陵水腳下行每噸以二〇〇元

計，伏運每噸公里成本以二·八〇元計）約需六
七六元，南行每噸運費（涪陵經馬場坪至貴陽）
一水脚上行每噸以五〇〇元伏運仍照二八〇元計
約需九七六元。今若改由汽車運輸，行駛於貴
陽重慶間，全程四八八公里，往返行程，各需三
日，每噸運費，照最近公路運輸局須備中央區
三等品二·五元運費計算，每噸需運費一二三
九·五二元。除去汽車的時間，較水運為經濟外
，但在運輸費用上的比較，車運較南行的伏船費
用，高出百分之二九，又較北行伏船費，高出百
分之七〇以上。此車運不如伏船運輸的經濟，足
以證明烏江的利用，在運輸成本上之節省，恰能
吻合，目前經濟運輸的原則。這是以烏江水陸聯
運為主幹配合的效用，此外它還有左列幾條的培
養線路，更能加強它的運輸效能。

(一) 綦江至白馬公路，長約二五九公里，
是川湘公路的一段，在白馬和烏江銜接。若川黔
驛運幹線板車運輸，延長到白馬，則到貴州去的
鹽，或者兵工署和資源委員會的煤鐵，要分銷
到西南去，都可以利用烏江做它運輸的通路。

(二) 黔江至彭水公路，長約一三二公里，
此是川湘公路的一段，在彭水和烏江銜接。若通
口的軍工器材，直接運到六戰區去，或者黔軍五
峯及恩施一帶的茶葉，以及黔江附近的桐油運輸
出口可直接循着烏江水輪轉輸出去，用不着再繞
一各陸運的大圈子。

(三) 龍潭至雙灘驛道，長約一三五公里，
為烏、酉、兩江的過橋，川湘兩省驛道的咽喉。
倘將這段公路早點完成，不僅能省去龍潭彭水間
迂迴的陸運，使一切的物資有了迅速的輪轉，同
時烏江以北接運的能力更加强了不少。

(四) 保清經水綏茶洞至沿河，（長約二一
七公里），和沅陵衛辰水經辰谿，屬廣銅仁江口
，閱家場，至思南，（長約四〇五公里）這兩條
伏運木船接運的路線，都使着烏江和沅西水發生
了密切的聯繫，增強烏江營運的脈絡。

(五) 遵義經惠潭至思南道路，長約二〇〇
公里，到思南和烏江銜接。若這般公路能完成，
並和烏江接連了，黔北一帶的土產，或由遵義到
重慶的物資，直接轉輸到思南來裝船，也可以相
當節省了遵義到重慶陸運的費用。

進行步驟

發揮烏江運輸效能進行的步驟，
有左列三點：

(甲) 工程進行 烏江航道的整理
，在二十七年一月間，曾經籌准委員會組織測量
隊，作了一年度部的工作，並有很詳細的報告。
聽說最近經濟部本年度有整理四川省各主要水道
的計劃，聞烏江是其中的一條。現在整理計劃有
了問題，就是要如何根據上次查勘的情形，積極
想法去施工。譬如除開設立救濟站，增加樁伏，
由交通部政務委員會和軍委會統制局，各去分別
進行外，對於整理淺灘，建置水庫，維護岸板，

培修航道等整理航運工作，似仍由籌准委員會來
主持，並會同有關的省府，去協助辦理。規定時
限，如期完成。便着烏江水運，早日暢通，同時
馬場坪至思南一段的陸路，似可由交通部公路總
管理處和貴州公路局協力完成。

(乙) 運輸分配 烏江水陸路線，有了實質，
我們對於運輸上的分配，根據現實運輸的需要，
應使其具有一合理的分配，來調劑整個運輸的供求
。譬如目前川湘綫來糧運輸，非常的迫切，應將
該綫所有的動力，和工具，全力來運米，回程來
運輸，其餘的公商物資，都改由長沙衡陽，桂林
，柳州間，分別由鐵路，木船，力伏，馱馬，或
板車，陸續運到馬場坪，再由馬場坪由伏運或
板車轉輸到思南，換烏江的木船。同時進出口物
資，除了特殊的軍需器材，必須由汽車迅速轉運
外，所有物資，都由烏江船運重慶。這樣，不僅
可以應付了川湘綫，米鹽的疏運，減輕川湘綫的
負擔和困難，而且經常需要的物資，也可以利用
着這條便利而經濟的通路，源源不斷的疏運。

(丙) 管理機構 烏江水陸聯運路線的管理，
應利用現有的機構去辦理，似不必另外組織，耗
費多餘的開銷。譬如馬場坪到思南這段陸運，就
由交通部驛運總管理處川黔驛運幹線，就近辦理
伏運馬馱或板車運輸接轉。烏江的水運，由交通
部川黔水陸聯運處負責來推動，並加強它的
機能，增進全綫的運輸效能。

演講專載

戰時交通問題

薛光前

六月十日在郵政匯業局演講 鄭棣和筆記

戰時交通特質

本人對於交通，本非內行，近年來以職務關係，略窺一二。目前各方均對交通注意；但因各方所處地位不同，各異所注意之點或注意國際交通，或注意省與省間之交通；或注意地方交通。本人以爲對於交通問題，尤應注意其戰時與平時之不同。平時各棧暢通，設備盡善，發展普通，正如一人身體健康，呼吸脈搏有一定規律，血液循環正常；而在戰時，某處告急，即須以全部交通力集于某處，隨時以需要不同，而異其措施。因運輸工具集中前方，即影響到後方各方面之交通，此與一人入于病態，往往脈搏失常，血液集中，不能正常循環相同，因此後方民衆常感不滿。殊不知社會需要不足者，正戰時應有之現象，各國均屬如此，戰時交通是不能正常的。此乃留意交通人士應有之認識。抗戰以來，交通同人，不能說不努力，對國家社會，不能說無貢獻，而各方感到不滿者，正以戰時交通之特質有以使然耳。

最近交通情況

茲將目前鐵路公路水路航空驛道之交通概況，先作一簡略介紹；
鐵路 戰後鐵路相繼淪陷，現時通車

者計有隴海自洛陽至寶雞。約五百公里，粵漢路湘潭至韶關約五百公里，湘桂黔桂自衡陽至金城江約七百公里，浙贛路金華至武潭約四百餘公里，總計約當戰前五分之一。新建鐵路，滇緬正積極趕工，欽昆路已通車至曲靖，此二路如外洋材料運到，有把握可以完成，此外成渝路由重慶至內江一段，路基橋樑均已造妥，僅待路軌車輛。得自外洋輸入，即能完成通車。至黔桂路之材料，均係應用舊路拆下之舊軌舊料。

公路 公路在我國歷史甚短，且其運量甚低，海防于最初通時，每日最高運量一二千噸，火車每輛每三四百噸爲一單位，汽車每單位不過二三噸。故用于短距離補助作用時，尚易爲力。如我國用以爲長距離主要運輸工具者，世界各國尚無先例。目前我國僅西南公路一線，其全長即等于戰前津浦、平漢、平綏、粵漢四路，其距離之長，可想而知。廿七年因後方之需要各機關紛紛添購新車，約達一萬五千輛之多，當時招到之司機僅六七千人，欲分配一萬五千輛車，當然感到不足，于是祇得高薪羅致，每對於垂謬之機之司機，亦不得不帶以敷衍，遂養成司機一種自驕心

理，不易合理管理。同時技工亦感同樣缺乏，裝車無法修理，因常有停車之事，此戰時交通隨時發現之緊急病態，以一時無法根本療治，抑且不許從容補救，因之形成公路交通不能辦理盡善之最大原因。

水路 戰後水路運輸，較戰前相去遠甚，幸在武漢時，將上流輪船極量後撤，因之現在川江運輸，尚能勉強維持。加以交通部對製造新型木船，提倡甚力，統計至最近止，西江方面完成木船共七四二艘，計三九〇七噸，川江方面完成木船一三三艘，計二〇三一噸，對後方水運之補助實多裨益。此外對設灘的設備，也在積極充實。對後方航運爲助甚多。

航空 現時我國航空公司有中國歐亞中蘇三公司，中國航空公司由中美合辦，歐亞航空公司由中法合辦，中蘇航空公司由中蘇合辦，其中中蘇草創期間，尙未積極發展，所以實際僅有兩個公司，而且飛機數目甚少。自歐戰後美國每年所能供給全世界所用之民飛機，又極有限，因之難欲補充，每年亦不過僅能添購數架而已。交通部前曾計劃辦理航空貨運，購用美國飛機擔任復香港仰光桂林及敘府間運貨，幸以飛機不能如期交貨，無法迅速實現。又以現在一般航線，均須經過敵空軍根據地甚近之上空，如欲航行，祇能於夜間行駛，而我國對夜間設備，既不週到，駕駛人員亦感不足，以美國而論，每民航駕駛員

每月最高駕駛時間不過一百七十五小時，而中國航空公司的駕駛員，每月駕駛成績，已達至一百二十五小時，其效率可達於極點。即使各項困難，得逐漸解除。但我們知道，值得用飛機運輸之貨物，僅錫砂水銀等較貴重之物而已，此外如羊毛、皮革等，成本甚低，根本無用飛機運輸之資格，故此計劃始終難以立刻加以實現。

郵運 尙爲最近新興事業，歷史尙淺。今後發展基礎，尙在各樣工具之補充，設備之改進，與動力之集合各點。

此係關於目前各種運輸之概況。

公路運輸困難

由上述觀察，今後對於鐵路水路航空運輸，一時尙不能抱有十分樂觀的態度，今後對戰時交通尙須以公路爲主，茲特將過去整理公路交通之困難情形及今後之希望，作一檢討：

關於公路運輸之機構，過去有三個系統：

一、西南運輸處 担任國際運輸，接運外來軍用品，屬於軍事委員會。

二、軍政部與後方勤務部 後方勤務部担任將後方給養運至兵站，軍政部則担任

由兵站運至作戰部隊，此二者均担任軍隊前後方給養糧重運輸。

三、交通部 担任後方各省間客貨幹線運輸，其各地方客貨運輸則仍由各地方政府辦理，如重慶至成都者，即由四川省府

所屬之四川公路局辦理。

此外尙有各機關自辦之公路運輸，如有資源委員會，鹽務總局及銀行等自辦之運輸車。

由此可知我國公路交通，係採分權政策，此亦係戰時呈現之不合理狀態爲適應各種不同之需要所致，至於公路工程，則無論支綫幹綫，均由交通部公路總管理處統一辦理。普通一般均以爲全國軍公商運均由交通部辦理實際上加分析，可知交通部所管理者不過十分之一。論公路運輸的經過，最初在運輸方面，尙可勉強過去，旅客候車並不須若今日之長時間等待，不過工程方面較差，時常翻車之禍。原因即以工程原與運輸合併，政府對運輸一向採取自給自足政策，而工程款項則由政府籌撥運輸經費即由工程款項移用，因而工程較差，運輸較好。後運輸與工程分開，預算分立，於是工程方面用途較易爲力，工作逐漸進步，路面橋樑，均行加整，而自給自足之運輸，雖有不克維持之感，照今日運輸成本尤以客運而論，實不足抵其自身之開銷，即如中運公司，每月所貼客運數目，約達一百萬元之鉅，對之仍採自給自足政策，因此行駛車輛數目不免減少，民衆感覺不便。在外國所有公用事業，辦理所以能很滿意者，即由於政府津貼之故。而在中國則無此項貼補，在此情形下，欲使運輸維持不墜，祇有加增車價或溢載運輸兩法。顧此亦戰時不正常之現象，不能完全歸咎於政府，因政府尙有

軍事文化教育等各部門用度，各方均須顧全，不能專對運輸優遇也。

吾人今日辦理運輸，猶如經理伙食團：軍運譬如燒飯，客貨運輸譬如燒菜。如軍運不能辦好，汽油軍用品不能運進，兵工廠不能開工，坦克軍飛機不能活動，子彈不能造成，既無以充實作戰配備，則雖有盡善盡美之客貨運亦難期被捍國防效用，爭取抗戰勝利。所以在「軍事第一」的大原則下，軍運應先於客貨，正如燒飯應先於燒菜相同。燒飯既屬重要所以需要燃料，俱供時，燒菜者自應儘先選用。今日之運輸亦然，例如由重慶運桐油出口，運抵貴陽，忽然柳州吃緊，軍運需用車輛，即須立刻將桐油於貴陽，開往柳州協助軍運，此不但燒菜應後於燒飯，且燒菜至半途，如燒飯需用爐火，亦祇得候燒飯完竣再燒。此亦係環境關係，不能作到客貨運輸滿意之原因。亦即所謂人體上某處發生病態時血液均自然湧出，加以抵抗，而不能作正常之循環也。

決定調整辦法

最近政府決定將撥交變更一人辦理，俾期效力加大。本部現已決定將公路部份，全部歸併運輸統制局，究竟需要若干，需做若干，由一人統籌支配，自六月十六日起即將移交。目前國際運輸，已到嚴重階段，滇綽路運量最大時每月僅三千五百噸，不能達五千噸數量。五千噸乃維持前後方需要最少限度，此數不能達到飛機坦克軍即無法充分活動，

子彈也不能大量製造。因此必須設法第一步能將軍用品物資，由國外運抵昆明，第二步再分送各部份應用。國際運道不能辦好，汽油配件不足，其他均不適歸上之花，根本問題仍未解決。過去運輸不能辦好，可知並非本部純粹等於在事人員，而此根本問題未能解決，實爲運道不能納軌的最大原因。今日交通界似乎人人可鳴鼓而攻之。此種評語，徒使辦理運輸人員灰心，無補實際。其實辦理交通人員非不努力，所以不能辦好，皆受環境支配，希望今後吾人仍須加倍努力，不要灰心！

過去統制局雖也成立了一個時期，然仍未能辦理滿意者即統制局偏處於分配任務及發令指揮的地位，不能解決實際困難；以管理司機加論，打開書本一看，管理方法，不外辦理登記發執照貼相片打手模等；而所發執照交通部有交通部者，軍政部有軍政部者，其他機關有其他機關者，事權不一，管理爲難；因之交通部開除之司機仍可到另外一機關工作，他機關犯法除名者，亦可到交通部工作。如一屋有兩門，不能由一最高權威有同時節制，當然不免紛亂。此爲一洩，論如此類的不合理情形，比比皆是。

今後
兩點

管理之初，吾人希望能有兩個系統

一、最高權威的統制系統 指揮全國公路運

輸，須有統一而最高機關；同時此最高權威機關能解決高層實際困難，如司機訓練汽油配件運輸補充等，均須有合理解決。

二、靈活之營運單位系統 欲求交通單位系

統若耳聽目明之靈活必使單位數更多而範圍小。中運公司即失於其範圍太大。範圍一大，遇有困難，每因關係太多，不能部份解決，假定美金三百萬，政府一時無力貼補，只得停車。若分爲若干小單位，即可分別解決，絕不致全部停車。何況中國人管理的才幹，又天生的比較差，尤以公路運輸方面，更有才難之嘆。皆因國內極有經驗的專家說：在今日情況之下，欲求一力能管理五十輛汽車便有充分效率的人才，猶如鳳毛麟角，不可多得。此點無非說明欲使單位靈活靈活，必須縮小範圍，以免尾大不掉之失。現時做案作飯已歸一起，希望能有一番合理的調整。

郵政
交通

目前還有一般人以爲修理公路係用國幣，不用外匯，政府何不以此批國幣，改善公路工程，加強公路運輸？譬如郵運可說完全無須外匯，何不即以此批國幣，予以加強。其實應該知道，郵運之設備費，管理費非常龐大，並不比鐵路爲低。同時我國經

濟情形與外國不同如郵運儘可自儲庫拿出大批馬克，作國內建設，因其對國內用度之分析，極爲詳詳，相信一筆款目讓庫拿出，經一個相當時間，一定可以回到國庫而我國一筆公幣拿出以後，即不知究在何處去了，很少回國庫之希望。所以明明知道以一大批國幣投於運輸業務，可期有相當之善，亦不敢輕易投資，此因國家財政金融上的限度，以致國內建設無法放主做去，這也是研究戰時交通者所當注意的一點。

最後，談到郵政局，過去在郵局長領導下，辦理各項郵務成績頗卓著，對國家實在有了很大的貢獻。交通建設與郵政事業，息息相關，希望台位同仁今後更加努力，使戰時金融因郵政事業之合理發展而更形加強；交通建設，因戰時金融之日發健全，而遂其進展，是豈僅交通從業人員之企望，亦全國人民所切盼者也！

△本部張部長赴港就醫

△九月初旬發離出航

本部張部長，業已回國。近以所患日劇，非根本療治不可，特呈准假一、十四日，乘中航機飛港就醫。抵港後，即進瑪利醫院施手術，經割出狀若棉絮之脂肪質甚多，經過良好。惟以傷口嚴重受損，腫勢甚高，醫藥仍須繼續療治，又假十天，現於九月初旬痊愈出航。

特稿
專載

浙贛路在戰時所得之經驗

金士宣

此次敵人發動浙東戰事，截至現在為止，在本路沿線已經恢復到四月十六日以前原陣地，雖然甯紹尚沒有克復，但敵人凶殘，業已窮蹙，可以說是已經告一段落了。此次敵人蠢動情形，綜括起來說，可以劃分為兩個階段：本路員工奉令後撤的情況，因為局勢的時緊時弛，撤退也曾經屢進屢退，四月十六日敵路紹興，二十日攻臨諸暨，二十三日連迫金華，本路員工撤至義烏待命，一直到五月四日，奉令重行復軌，六日通車至蘇溪為止，這可說是第一個階段。從五月十二日敵人發動第二次攻勢，分路竄犯，進迫東陽義烏浦江，本路再度拆軌，並將員工撤退到孝順為止，這可說是第二個階段。在敵人進迫東、義、浦、內線的時候，彼時本路的情勢，是非常緊張，尤其是華蘭嶺，受到嚴重的威脅，人心浮動，達於極點，一般軍政機關，紛紛後撤，只有本路員工，站牢崗位，照常安心工作，一直維持到十八日前方局勢好轉，在此一艱難困苦環境之下，本路員工忠勇服務的精神真值得我們欽佩的。在五月二十日奉令修復孝順蘇溪間路軌，二十二日通至義烏及蘇溪，蘇溪至諸暨的路軌，因為中間

有三座大橋，已經破壞，修復需時，現在本路的東端，僅達蘇溪為止。我們知道在戰時的鐵路任務，不外兩項：第一是輸送增援部隊，無論前線怎樣吃緊，或敵機怎樣猛烈轟炸，必須完成這項任務的。第二是搶運前方物資，運轉傷兵和雜物，這一項任務，也是無論前線怎樣吃緊，或敵機怎樣猛烈轟炸，必須設法完成的。本路在這次事變期間，從諸暨搶運出來的食糧，在四月份約共有一萬兩千多噸，這個數目，還是在四月份約一個月所搶運的，因為等到事變發生後，雖然可以利用軍運的回空，搶運若干，但是數量究屬有限，五月份從義烏運出六千餘噸，還有其他如油類棉花布疋等，數量亦不少。

本路應付這次事變，張局長曾已報告過，是較任何一次的事變更為艱困，因為

(一)敵機發彈極大破壞力量：這一次敵人調集飛機，數量甚少，同時投彈技術，較往年也進步得多。四月十五日起開始轟炸，除本路前線各站，鐵道猛烈轟炸，機車車輛損壞頗重，多數站屋貨棧，蕩然無存外，浙、許許多多比較大一些的城市，也無不遍遭蹂躪，嚴重的破壞，物資的摧毀，生命的喪失，真不可以數字統計，再自局勢突轉緊張以後，浙東公路多已破壞，公路交通，差不多全部停頓，至於水上交通，因為民船管理困難，差不多也入於停頓狀態，獨本路始終維持照常行車，未曾一日中斷。

(二)作戰區域擴大：敵人除在本路東端仍舊與川年流竄故技，乘隙進窺，更有在鎮海、永嘉、海門沿海口岸分別登陸，以作諸路的敵人掣肘之勢，固然敵人目的，在牽制我方兵力，同時分散我方的注意力，但整個浙東幾乎受到威脅。

(三)時間特別延長：這一次事變竟延長至四十餘天之久，尚未結束。事變一延長，不獨作戰的將士，漸漸感覺得疲累，我們維持交通的人員，也愈感艱苦。本路前線員工，因為日夜警員警報，無法工作，只好利用夜間，從薄暮開始以達次日的破曉，通宵達旦，始終得不到安寐。試問這樣工作，偶然三四天，還可支持，如其繼續到三四十天，其困苦和勞瘁，那是不用說了。

本路員工堅忍維持交通的一般情況，已如上述。在此次戰役裏本路所得的經驗，亦極有價值，現在特別列舉出來，和諸位商討一下：

(一)電訊高於一切：在前線的工務、車務、電務、機務、警務五個部門，都是很重要的。工務是維持軌道，機務是維持和檢修機車車輛，車務是調度行車和運輸部隊物資，電務是維持電

信，勤務是維持站秩序，在戰時交通上，都是相當相成，缺一不可的。但是依我們的經驗，電信是維持交通的靈魂，電信靈敏，則鐵路行車調度，迅速準確，運輸計劃，都可順利實行，又如敵機的活動，以及敵人的進退，完全依賴着我們的電訊傳達情報，沒有確實的情報，無稽謠言就因而發生，後方秩序，也就不能維持了。本路電訊，每次轟炸，都能立刻修復，照常使用，把炸毀情形報告各主管部分，以便準備搶修材料及人工，一俟警報解除，就可開行救險列車。本路前幾通信，在電務段葉主任會嚴領導之下，得有着樣良好成績，使維持交通的靈魂，沒有片刻停滯，我要引用工務處包處長贊佩葉主任會嚴的一句話，說他是一本路的先鋒隊，是相當之無愧。

這一點是值得我們贊佩與欣慰的。

(二) 機車車輛應改在站內疏散：從前本路確散機車車輛，規定是在轆尖以外，這次事變所為的經驗，機車車輛散在幹線上，實在太危險了。像四月十六、十七兩天，諸賢大轟炸時，四〇四機車，就散放在六十六公里處，又義烏西轆外一百十八公里處，機車一〇八附掛炸壞機車四〇五，同時在該處，一遭轟炸以後，幹線堵塞，雖經搶救，但已妨礙通車，所以在幹線上疏散機車車輛，是萬分不妥當的。張司令及本人有鑒於斯，決定以後遇有警報，所有機車車輛，改在站內疏散，即便不幸被炸命中，因為站內另有其他

股道，修得較易着手，完工也較迅速，可以儘量減少阻礙影響幹線通車的時間，這亦是此次事變中所得的新經驗。

(三) 客車要照常維持：我們知道在往時每逢一次事變，因為軍運繁忙，客車往往被迫停駛，但在這一次事變期間，金慶開的一二次客車照常行駛，就是一華至義烏間各客車，也照常勉力維持，至少每天行駛一次，因此軍部傳達命令，輸送餉糧，均可計時到達，毋庸另開臨時專車，且在前線的傷兵和難民，也可以早日疏運到後方，鐵路交通既維持，人心便、致十分恐慌，地方秩序與治安，也可勉力維持，無形中就能使人民發揮出力氣，補助軍事了。

(四) 加強夜間工作：此次事變期間，請願的日子居多，給敵機一個很好的活躍機會，日間整日警報，無法工作，只好把日裏應做的工作，移到夜裏一併去做，但夜間工作，發生兩個困難：

第一是點燈問題：在華站裏尚可燃點幾盞煤氣燈，以資應付，其他各站，都是漆黑一團，在此情形之下，機車上煤上水，車輛檢修，以及列車調掛，工作效能自然減低得多了。至於工程隊搶修軌道工作，都取用火把，一支火把價值四五角，雖不經濟，但捨此以外，沒有其他更比這一個妥善的辦法。

第二是精神的疲乏：因為日裏沒有好好的休

息，夜間工作精神，在前半夜還可維持，到後半夜非打瞌睡不可。張司令和本人，往往擬就運輸計劃，限令當晚或明晨破曉以前必需完成，在午夜十二點鐘以前，執行的進度，相當的快，一過十二點鐘以後，那就慢下來了，就是精神疲乏的緣故。所以各部份主管人員，必須通夜連晚在工地或車站，以身作則，親自督導工作的。五月十五

那天，金華車站轟炸的慘烈，前所未有，一三三四五六七股道，整個都被破壞，水塔煤台也被炸壞，而後面還有三列兵車，急要前開，真使我們焦灼萬分。我們先集中全力，搶修兩股道，到晚上十點半以後，始能修通，但是上水上煤以及調車工作，仍極困難，時連深夜，各個工作人員，雖個個都覺得疲累不堪，但三列兵車都於後半夜到達前方站，且能於次晨把回空列車安然送

到金華以西。車務第二段段長張福祝，每天晚上提了一盞煤油燈，親自監督調掛列車，沒有一些疲乏神色，車務處處長說他本路的「鐵軍」，機務段段長長信然，也一樣的奮發精神，勇於任事，他們體格都很強健，所以都能相當非常的工作，我們在此處可以體驗到一個人平時鍛鍊體格，是不可忽視的一回事。

(五) 撤退時要遺留一輛機車車輛：在撤退時第一要務不遺留機車車輛，我們這一點必須切實做到。這一次諸賢因為站外六十六公里，疏散機車被炸慘重，不及搶出，誠是一件憾事。但

四月二十一日，金華計停有四列空兵車，竭力設法向後疏運，等到疏運完竣，在當天的晚上，敵人便抵到金華。車務第二段副段長李形恩，機務第二段工務員李文成，曾盡了最大的努力；退到嚴溪以後，軌道都重軌，撤退機車車輛的工作，更容易得多，義烏撤退時，僅留下一輛高鈞蓬車，因為沒有強按車，無法掛出，幸敵人未到義烏，這一輛車現已經掛回來了。我們得到的經驗，就是在撤退時，應該注意兩件事：

(1) 員工撤退列車，不宜放在最前方站，要放在後方一個站，等到必要時，再設法送上去，因為站內沒有列車，可以減少敵機轟炸目標。(2) 務於在未破曉以前，將接連前方各站的機車車輛，一律後移，既可減少轟炸目標，同時也可減少損失，減少敵險工作。

(六) 各段聯合辦公，增進工作效能：各段辦公處所，都分開設置，平時在工作上的聯繫，是有時間可能允許的，但在緊急時期，如果仍舊分開設置，便就步調不齊，推進工作，便易遲緩，所以這次事變期間，各段段長均集中在工務第一總段辦公，一同對進餐，一同吃飯，一方面而以電話與各段段長及副段長聯絡接洽，一方面而以前商訂運輸或檢點辦法，在下午四點半吃晚飯以後，同赴車站開始工作，一直到次晨為止，指揮即已統一，任何事情，就都能迅速事功，各段段長聯合辦公，雖可增加工作效能，在公家所

耗費的，不過幾頓飯，為數甚微，而無形中增加工作，獲益是難以計值的。

(七) 路局與總部密切合作：在戰時總部與路局，立場相同，目標合一，但路局是在管理行車運輸，至於和軍事當局聯絡，都仰賴總部，部路兩方，密切合作，完成任務，此次事變，總部所予路局的幫助，甚為宏大，本人應該特別提出來，致其謝悃。

(八) 與總部軍部取得密切聯絡：我們要達到的，完成任務，必須得到確實情報，並與軍部取得密切聯絡，同時軍事當哨，亦已公認鐵路是作戰單位之一，必須密切合作，隨軍進退，但軍事演變，瞬息莫測，這一次本路能配合軍事，幸無阻越，那就是收到聯絡的效果。

最後有一點，這次事變期間，工務、車務、機務、包爐文、寫字樓、金慶章三位處長，以及警察署署長劉小宋，都曾經親臨前方，各站站員工的忠勇，都為各處署長所親見，我要特別提出的，工務人員，在撤退時，因為需要專軌，必須殿後，修復路軌時，又須首先前進，他們的工作是特別艱難辛苦。工務第一總段長劉潤香，第一第二兩上段段長張振環、蔣錫輝，都是健將，日夜在前方指揮，異常勇敢，毫無畏縮的狀態，電務、車務、機務各方面，勞苦功高的情形，上面已經講過，至於警務第二段段長傅振華，巡官范成海，能不分晷夜，維持秩序，也是辛勞可嘉的

。記得本路十二週年紀念大會上，曾理事長表示我們，浙贛鐵路是「革命的鐵路，興國的鐵路」，這一次應付事變，此種精神充分發揮。本人自從抗戰開始以後，歷次事變，都在本路前方指揮工作，杭州危急時，本人在蕭山，南昌危急時，本人從彭江總局趕到東鄉，這次事變開始時，本人和張司令都在樂平差次，聞訊立刻趕回，於四月二十日到達金華。各次事變，要以這一次為最險惡，應付亦特別艱困，幸賴全體工作同人，羣策羣力，克復艱難，艱難逆勢，使本路生命得以延續，仍負起抗戰大任，慶幸之餘，特把此次事變所得的經驗，報告出來，以供同人參考。一前事不忘，後事之師。二「平時如戰時，戰時如平時。」深望全體同人，本著過去之經驗，惕勵服務的精神，從事準備應付未來更艱難困苦之興廢，以副理事長的期望，並發揚本路的光榮歷史！

預告

本部近以電信事務，需要改進之處甚多，亟應詳細討論，特電各各區電以特派員，各電管理局長等，於下月間來部舉行會議。本刊已決定刊行「電以會議專號」，正在籌編中。又「康昌旅行專號」一書，經「電以會議專號」之後，着手編印。均此先行預告，希讀者注意。

工作
通訊

中印路中匪巢三日記

(下)

林文英

宣揚
德意

余等每到一處，首先宣揚中央德意，繼之慰問民間疾苦。沿路頭人嚮導百姓伏後，均有賞賜。故所帶禮物甚多。此次除贈匪首以布匹糖厚禮外，並分贈在場夷衆以針線等物。匪首婦孺，復由袁隊長親賞糖果明鏡等物。衆夷得物心歡，暫與我輩友善。

爲更進一步宣揚中央德威起見，由袁隊長恭懸蔣委員長彩色戎裝巨像於正中牆上。領袖威儀，赫然示衆，一時羣衆瞻仰，意志爲之集中。一聲肅立，全體起坐。由袁隊長領導行禮，匪首及全體夷衆，均脫帽解巾，向委座鞠躬致敬。婦孺亦進禮如儀。莊嚴肅穆，景象動人，旋由陸筱汀口琴奏樂，隊員隨唱國歌，歌聲嘹亮，響徹雲霄，雄壯無比。總畢，羣衆仍爭瞻領袖風采，感讚領袖偉容，爲爲天人，領袖堅苦卓絕之精神，莊嚴偉大之神威，已深印於夷民腦海中矣。

歌曲
讚歌

陸筱汀君習工程而精音樂，口琴尤爲其拿手。繼一幕莊嚴典禮之後，即由陸君吹奏口琴，合唱中西樂

曲，青年婦女，尤覺傾聽情歌，故每每隨曲，輒先講解。洗韓諸君，亦相隨和。一時琴歌並奏，手舞足蹈。袁隊長亦打氣加油，從旁助興。婦女，聽得色舞眉飛，不亦樂乎。次日尚有遺遺少女，聞訊前來，要求吹奏，足見音樂動人。陸君博愛爲懷，有求必應，一若轉信將兵，多多益善。陸君且長於詞令，常與夷衆交談，不覺處此手動脚，極得聯歡之效。

大義
衷夷

余匪之兄余樂運，年逾五旬，深明大義，適是日經過水草壩，聞其弟有危害中央人員之舉。乃前來勸阻，並與我輩聯絡，作爲居間。往返傳語，磋商至再。孰料余匪執迷不悟，屢勸無效。乃復囑弟婦作河東之獅子，執圖令於床頭。並傳諭夷人耳目，此事不能輕舉。否則將來大禍臨頭，不堪設想。衆夷目一則有感醫藥賞賜之情，一則恐惹未來大禍，亦往勸助，但余匪刁玩成性，一意孤行。老黑夷雙鎖鎖眉，似與我輩同悲感。及後吾人得安然歸來，老黑夷之功甚大。

護送黑夷劉文華，余清和各有夷民百餘戶。此次遇難，彼等責任甚大。且自身亦在被圍之列

，部屬且被殺打。深覺喪失顏面，責無旁貸。當即密派人員回家，並至暗探據向區長報信。行僅數里，即被疑匪攔回。夜半再派人潛往，乃得與外間通消息。次日遂得與後。我等有實力爲後盾，余匪遂不敢妄動。此乃一面交涉，一面求緩之重要對策。

和衣
而臥

轉瞬夕陽西下，暮色昏黃。晚餐後，無事可做。下午非快意之歡談，終覺百不解愁，無心再作。因此空氣轉趨沉悶，無精打采，各自覺睡。觀念則轉安恬未卜。萬一余匪半夜性發，我等老命休矣。爲便應付計，故多和衣而睡，一絲不解，並懷槍實彈，準備應付萬一。未能安眠，當可想見。袁隊長籌思對策，竟至終宵不寐。夜幕深垂之後，忽聞余匪令將放置門外之行袋：全部搬入室內。袁意以爲佳兆。蓋其表示不欲舉槍，並免夜間爲部衆竊疑，致難清查。想已知罪孽深重，事應或有轉機，是夜匪衆十餘人，荷槍伺伺，終夜巡邏。門外雨聲淅瀝，至爲愁慘。

候至十時對夷報說，老黑夷昨夜終宵驚動，今朝反復自說。余匪終不覺悟，仍重視貨財。現商得辦法一項。即由本隊送余匪手槍一支彼則數猶一頭以道款及招待之意，並用以犒賜部屬。同時須將未解木箱，開放檢視，有無貴重物品。我等委曲求全，一一應允。但前向西昌行轅所借比製手槍，向委外露。故轉商馬錫頭將其用製手槍

交給余匪。同時解開木箱，讀其檢視，一時夷衆羣集，爭看珍奇。結果所見均係公文雜物，並無貴重珍品。我等以協定已成，交涉告一段落。只待猪叫一聲，萬事皆安。

援軍到達

至午劉隊長及余清和之百姓，均持槍實彈，紛紛到達。人馬自餘，聲勢極壯。尚有百餘人在前高子候命。劉隊長兩日來愁眉不展，忍辱負重，今始破顏一笑。勝利之情，溢於顏表。但彼演表極佳，以爲我輩仍在虎穴，安全尚未達到。故仍力持鎮定，不事誇誇。來人復帶曹區長致劉隊長函一封。措詞嚴峻，不稍假予詞色。略謂去年會理蔡三老虎禍源中央探礦委員。卒被政府軍隊打得落花流水，家破人亡。余匪若蹈覆轍，必然嚴懲不貸。此信由劉夷譯說，老黑夷一一聽明。想已轉告余匪，益增警惕。

午後諸事停當，準備殺猪。余匪派員問猪肉在此，煮，仰須帶走。我等因急欲動身，以猪肉需要帶走。移時一頭二百餘斤大猪。牽到門前。先問此猪如何，若不合意可另換一猪。我輩以爲有肉何須擇，即令斬殺勿延。八個屠夫遂以手擒縛。白刃進去，紅刃出來，一聲哀叫，猪命嗚呼。屠夫將猪移進室內，在火爐架上反復烤燒。歷二十分鐘，再用水洗淨。然後剖腹開胸，方法新奇。五臟六腑，霎時湧現。先將心肝取出，恭送前來。當即交廚師陳廷珍下猪肝麵一大鍋，飽餐

一頓。尚有全猪四分之一，分與我隊。其餘四分之三，斬成四百餘塊。每塊重有兩兩至半斤。一齊倒入大鍋熬煮，歷一小時始熟。分賞夷衆，每人得一塊或兩塊。我隊與伏馬伏，及劉余百姓，均各分嘗一味。真是我佛如來，皆大歡喜。

再宿一宵

不覺午後三時，牲口雖已陸續趕到，但槍枝尚未齊。原想冒雨先行，留劉夷部屬數人候取槍枝。但劉意如我輩走後，槍枝甚難收回。且天雨難行，路途尚遠。不如再留一宵，明晨啓行。我輩以爲大猪已殺，局勢暫安。再宿一宵，又有何妨。乃復解下行裝，重整臥榻。昨日匪留客，今宵客自留。一機賊巢。兩時心境。大有『驚魂昨未元，高枕今無憂』之概。如此長夜，正慮何以消遣。已得安居自仍以工作爲先。陸筱丹洗祖話一君，遂分別取出儀具，繪製路線圖。各員亦忙晝日記，整理行裝。是夜一宿，酣睡終宵。惟余匪今夜想難安枕。因劉余百餘人，須由其招待。我隊與馬伏及馱馬草料，均須供應。自惹其災，損失不淺。

喧嘩

我輩就寢時，室內仍爐火熊熊。劉夷與部眾圍爐，暢談天下之事。吾人雖不解夷話，但聞其話中夾有『蔣委員長』、『中央』、『交通部』、『印度』、『英國』、『廣東』、『廣西』、『四川』、『雲南』等字，知其『表爐邊閒話，暢談國家大事，及我隊任務

，頭頭是道，娓娓動人。堪稱爲夷族中具有見識者。余等聞言。乘此勸其兄弟到成都軍校就學並皆以中央優待邊民，一切學雜均保官費。諸夷聞言，心嚮往之。此次事變，雖係由於劉夷大意，但事變之後則始終負責。沉毅寡言，不露聲色，胸中極有謀劃。事發之初，彼即對袁隊長表示，不能護衛之歉意。並願始終隨絕不稍離一步，待援軍開到，彼心已存報復。但終不外露，預備送我隊到達安全地點，然後發作。余匪不顧劉夷頭面已成冤家，此後紛爭，不知將伊於胡底。將來征劉余匪，以夷制夷，劉君應作前鋒。

赫怒震怒

第三日晨整裝待發，但饑至九時，馬匹槍枝，仍未送到。知余匪反復無常，必又中變。果然老黑夷前來，謂余匪性執，屢勸不解，現尚有所要求。昨日所送手槍，乃孫川製，不合彼意。擬請換送新式手槍一支，即可放行。袁隊長原有老虎工樣司之稱。此行誤入虎穴，委曲求全。忍氣吞聲，已非一日。今見夷匪貪求無厭，怒怒可忍，遂絲然震怒，大發雷聲。警言『他果有本事，請前來開槍打我，我不怕。』言時聲色俱厲，嚇得老黑夷胆戰心驚，退避三舍，想當年張翼德長板橋之威風，亦不過如是。因其揮動手腳，有觸及老黑夷之處。余忿此和事老誤言妄意，以爲有意辱他，轉而加入余匪陣線，反將事體擴大。乃急趨前向其解釋，我謂『汝乃好人，大隊長甚爲敬重。因

骨弟不法，所以觸怒大隊長，仍請回去告知令弟，馬四槍枝立刻送來。我輩出發在即，不能久候。解聘後老黑馬驚魂稍定，心中略安。彼本力勸余匪，不可妄取一物，以免後患。無奈余匪其頑不靈，貪圖近利。劉夷在旁觀狀，一心爲我輩安全設想。乃轉勸袁隊長，將手槍交出，容當由其設法取回。袁意劉胸有成竹，爲求速計，遂將隨身比裝手槍交給老灰，靜待余匪之答復。

余匪 素語

半小時後，余匪出來，大聲豪語。彼謂「我今晨得米家村子報告，據謂諸位來此修路，皆係行善之人，所以決意放行，適才大隊長動怒，傷及家兒，不知究係何意。我素不怕人。從前雲南老龍家派來三千人，與我交戰三月，卒敗北而去，地方仍屬我有。至於劉余二家，我蔡平素都有往來。提

起這衷，還是一家。不看魚面，亦看水面。」袁隊長解釋一番，場勢幾句。余匪又謂「我這想商辦一事，由小余家轉達。」言畢遂去，旋余匪告知小余，彼尙要求步槍一枝，用花馬一匹交換。假如答應，馬上可以放行。袁勉強俯允，意欲速離虎口。

一切條件講妥後，交還步槍五支。大隊入馬，便開始出動，由劉余兩家百餘人武裝護衛。臨行余匪請袁隊長稍留片刻，彼尙有話說。袁隊長令大隊先行被獨留在後，一刻鐘後，余匪持雄馬出，向袁隊長謂：「君之手槍，所值不過二百餘

銅洋（即前滿製銀元，現夷區尚通行此幣）。步槍所值，不過一百餘銅洋。共值不過三百餘銅洋。余今送君花馬一匹，曾有人開價五百銅洋，余並未估君便宜，完全公平交易。兩相情願，並無強迫之意。余今斬雞頭爲誓。如有反悔，即如此鳥。」言畢即揮刀一斬，鮮血淋漓。蓋仍鑲用古人插血爲盟之意。斬畢，請袁照樣盟誓，以昭信守，袁亦揮刀一斬，用粵語宣誓大聲呼曰：「不

報此仇，才怪呢。」誓畢快馬加鞭騰騰而去。據云生平騎術之精，無過此日。余匪所送花馬於脫離虎口後即交劉隊長送黑馬塘區長曉請交涉，以備換槍支蓋被迫交易實非心願。下午四時，陸續到達包都，人馬無恙。此次出入虎口，得慶更生。晚沽酒一斛，稱觴痛飲，互相恭賀。次日仍上征程，前途遑速，各人精神飽滿，準備繼續爲國效力。

中央改善公務員生活

頃中央頒發非常時期改善公務員生活辦法及其辦事細則，茲摘要將其內容刊載於下：
(一)公務員之月薪，不論多寡，每人每月一律發給生活補助費六十元，但其月薪在二百元以下者，一律另給生活補助費每人每月二十元。每年一月，四月，七月，十月，各修正生活補助費一次。

(二)公務員每人每月得領購平價米二市斗，其價格定爲六十元一市石。

(三)公務員家屬領購平價米依下列之規定：(一)其配偶及母女必須由其扶養者，每人每月領購二市斗，五歲以下之女減半。(二)其在六十歲以上而必須由其扶養者，每人每月領購二市斗，其在五歲以上十六歲以下者，每人每月領購二市斗五歲以下之子減半。但其父與子係殘廢或痼疾者，不受上述之限制。

(四)得領購平價米之公務員家屬，而不在任所者，得發給貸金，其數額依平價米之基本價格與各該公務員服務所在地中等熟米之平價差額計算之。但不得超過五人，工役不得超過兩人。

(五)各機關工役，每人每月得領購平價米二市斗，其家屬領購平價米及發給貸金，均准用公務員之規定。

(六)各機關應設公共食堂。又須設公共宿舍收爽每人每月不得超過十元。又應設立合作社，以廉價供應必需品。

部務要紀

▲東南聯運處已裁撤

東南聯運處，原係接運本部物料而設，其所屬車輛，大部份原屬漢雲湘桂兩路撥還所，及桂南工程局所有。自甯魚浦失守後，該處業務遂為減少，同時以本部川黔川湘水陸聯運區同糧食部要求，承辦川湘運輸業務，異常緊迫，殊有平均調劑之必要。因於六月間由部令將東南聯運處裁撤，所有汽車一百輛，連同應需規備一併撥交川黔川湘水陸聯運區接辦。至東南聯運處了未事務，另設管理處，以便限期結束。清理處主任即派原任處長蕭爾國担任。

▲漢緬鐵路督辦公署成立

漢緬鐵路工程緊急，本部為集中事權以利運工起見，特呈准設立漢緬鐵路督辦公署，由中央簡派曾養甫氏為督辦。現督辦公署業已正式成立，積極策進。聞本部除關於該路之預算及工程總計劃須呈准本部辦理外，其他關於日常一切行政人事經費及應行各項推動事宜皆一律撥歸督辦公署全權便宜處理，以資敏捷，而免掣肘。又前為撥治美國材料借款，由部派該路工程局局長

饒遠平同機務處陳區長唐沅赴美商承宋委員子文洽辦貨料事宜，聞社局長已公舉於八月中旬飛回本國，積極趕工。

▲設計考核會工作訊

本部為進行「委原出庫之行」三聯制設計執行考核工作呼應敏捷起見，特呈准設立交通事業聯合設計考核委員會。由部派顧開章君為主任委員，簡任秘書薛光前君為總秘書，簡任汪正廷君為副秘書。會中並籌備經費由總觀察，人事司科長李源壽君副總觀察，經過情形曾略誌本刊第六十三期。聞該會已自五月起正式籌備或請開始工作。總觀察室及總觀察室已首先成立，在該會同辦各組未成立以前，所有設計工作暫由總觀察室主辦。總觀察室分設二股，第一股主管總務由該會兼任秘書陳設孫兼任主任。第二股主管設計由該會專任秘書周設兼任主任。總觀察室亦分二股，第一股主管特別建設事業之考核，由觀察張家棟兼任主任。第二股主管普通事務之考核由副觀察余達兼任主任。聞該會主辦之戰時交通三年計劃，已由各主管部份，商洽擬定，現正會同本部會計處商編三十一年度之工作計劃與概算，以便轉呈核定云。

▲本部設立新運分社

本部新運協進社，旨在改善同人公私生活，

增進工作效能。成立以來，業已年餘。由本部部長兼任理事長，本部總務司司長潘光週，簡任秘書薛光前兼任常務理事，各司廳主管兼任理事。各項業務，雖以人力財力所限，未能充分發展，尚能勉應同人需要，逐次推進。最近理事長以後方物價繼續增高，對同人生活之影響，頗為關切，特於本部會報中一再提出公開討論，愈以過去新運協進社主辦各項福利事業，對於實際生活，頗多裨益，今後謀同人公私生活之增進非擴大並加強新運之組織不為功。因決定在本部內成立分社，主辦本部同人福利及新運事業，同時在重慶各部屬機關所成立之支社，如電話局，電報局，工務處，航政局，觀音廠，材料庫，陝警總局，等一律歸分社制，指導改進。社長一職，即由常務理事潘司長光週兼任。聞分社組織業已核定，內分總務，醫務，藥學，建築，糧務四股。至原有之員工消費供應社，防護團，療養院，保健院等亦一概由分社管轄院管云。

▲改進文件收發手續

本部對於收發文件，向極注意其辦理速度，過去皆分急要次等，加以檢查。惟在往來調卷困難，時有延遲。現決定於收文簿內注明，每件公文之發出日期及字號，有時可免調卷手續，藉增效率。則正由總務司詳密研究，以期有所改進云。