

# 聲友

期八十六第



日八月七年七十四國民華中

自由中國最具地方性權威性  
抱精益求精服務不懈宗旨的

# 台 新 生 報

謁誠  
歡迎

## 各界讀者批評指教

有關廣告發行印刷等業務方面的批評和建議

請函寄本報經理部趙兼總經理君豪收

有關言論編輯採訪等編務方面的批評和建議

請函寄本報編輯部王兼總主筆民或王總編輯德馨收

本社社址：臺北市延平南路一一〇號

電

話：

社長室

一二二七一二  
副社長室 一九六三四

編輯部

一二二七一八  
一〇〇一

廣告組

一二二七一三  
發行組 二五〇〇三



發行：交大同學會友聲月刊  
 總編輯：彬澤慶  
 副總編輯：孫金聲  
 編輯：吳勁寒、孫善棟、孫衛、林敬琪、王瑞  
 社址：臺北郵政信箱第五六六號

中華民國四十七年七月八日出版

● 本期目錄 ●

交通大學電子研究所新址新工破土禮  
 過去一年來匪區交通的剖視  
 柳克述 (封面)

交大電子研究所定七月中招考第一期研究生  
 于潤生 (一三)

從人類生活慾望談臺灣電視  
 于潤生 (一四)

電子在航空事業上之功用  
 王洸 (一八)

千里眼  
 王洸 (一九)

凌校長倡導捐贈墨寶轉送勸募出力校友(續)  
 孫金生 (二〇)

現代人生必讀  
 孫金生 (二二)

國際工程消息拾零  
 孫金生 (二五)

海隅閒墨  
 孫金生 (二六)

李故委員中襄之哀榮  
 祭文·輓辭  
 周世輔 (三〇)

中襄  
 哲人其萎 舉國同悲  
 周世輔 (三一)

襄哀  
 懷念李中襄先生  
 周世輔 (三五)

學榮  
 懷念李中襄先生  
 周世輔 (三六)

長榮  
 懷念李中襄先生  
 周世輔 (三七)

壯志未酬，長才不永  
 林浚泉 (三七)

悼念劉錫纓同學逝世週年  
 王樹忱 (四〇)

六月月會話聯誼  
 王樹忱 (四一)

南部校友園遊會補記  
 王樹忱 (四二)

凌校長在國際勞工大會的呼聲  
 苗志周學長獲臺灣省學術著作獎勵金 (四六)

凌校長奉派赴美考察電子教育  
 陸德綏學長自美來鴻 (四六)

徐院長佩琨應南大延聘赴星  
 金銅通訊代計 (四九)

講學  
 高雄區同學總聯絡人改聘 (四九)

莫衡學長訪日歸來  
 胥應瑞學長地址變更 (五〇)

王章清學長是小弟弟  
 校友地址變更 (五〇)

徵信錄  
 同學錄更正 (五一)

編者的話

# 過去一年來匪區交通的剖視

柳克述

## 一、引言

修意義，甚為重大。

共匪在大陸上的交通設施，作者在兩年前即曾明白指出其在本質上有兩個特點，值得注意：（一）適應共匪本身的目的；主要在於運用交通發展爲其利器，以加強其政治控制，擴大其經濟掠奪，尤其對我反攻基地臺灣常欲冒險一逞；（二）配合俄帝主子的需要：共匪一切聽命於俄寇，凡是俄寇有所需要的各種國際性的戰略鐵路，戰略公路，軍事港埠，航空場站等部署事項，一經指示，共匪無不遵命辦理，悉力以赴，即出賣主權，亦悍然不惜。上項論斷，歷時兩年，迄今依然適用。試看民國四十六年一年以來，共匪在大陸上的一切交通設施，雖作風稍有變更，但其動向仍舊是一貫的積極備戰，倒向俄帝，搜刮剝削，殘民以逞。茲就其全般設施，列舉數端，以指證其重點及企圖之所在：

第一、南甯鐵路爲配合鷹廈鐵路，形成鉗形路線的準備進犯臺灣戰略鐵路，一年來繼續趕修，雖限於鋼軌等物資不足，進度銳減，仍有於四十七年內完工之訊，其積極加強備戰之用心，自然不可忽視。

第二、包蘭鐵路趕工亦至積極，該路爲匪俄聯合部署之國際戰略性的溝通西北與內蒙之聯絡路線，趕

第三、蘭新鐵路於展修至甘新邊界後，忽以限於物力財力，不列入四十六年計劃，停工不進，實則除物力匱乏外，同時亦係坐待俄境路線趕修達到國境，再任令其逕行進展。貫通新疆境內，其勾結俄寇出賣路權之詭謀，昭然若揭。

第四、長江大橋爲橫跨大江貫通南北之主要橋樑，已於四十六年十月完成通車，其戰略意義，所關甚大。

第五、新藏公路爲俄寇經由新疆天山南路南下西藏，入侵印度之國際侵略路線，已於四十六年十月趕工完成，其戰略重要性，亦值得注意。

凡此數端，可知共匪之交通設施，在外貌上，似亦有所成就；然夷考其實，即共匪所誇耀之成就，並不盡屬可靠。四十六年爲共匪實施第一個五年「經濟建設」計劃之最後一年，吾人試就此階段，對其所謂之成就加以檢查研判，即可知其並無多大經濟價值。其次，共匪鑒於過去施工草率，交通癱瘓所受的深刻教訓。在四十六年的各項交通設施，遂不得不改變其過去追求多、追求快、乃至超額紀錄的作風，轉而從事於所謂重點施工，整理舊線，即可見到共匪向來言過其實的一斑。加以共匪財力物力，經連年之搜括，

羅掘俱窮，捉襟見肘，已成強弩之末，對於若干重要交通設施，亦不得不中途變更計劃，或予以短縮，或完全停工，更足見共匪經濟，已經日趨沒落，距離崩潰途徑，已不在遠矣。茲將四十六年一年內共匪交通運輸及郵電設施各項情況，分別縷述於後，以供國人之參考。

## 二、共匪五年計劃終了後 對於交通設施的檢查

共匪在四十四年七月僞「第一屆人民大會第二次會議」所通過的第一個僞「經濟建設」五年計劃（自四十二年）起，已於四十六年終了。該項計劃，係根據匪黨所謂「黨在過渡時期的總路線」和「國家過渡時期的總任務」，實行「社會主義改造」政策而制定，其交通運輸和郵電部門「建設」投資數額，共計匪幣八十二億一十萬元，另分別擬訂各交通事業之「建設」計劃，交由僞「鐵道」「交通」「郵電」三部，次第實施，據稱已大部份提前和超額完成，並繼續擬訂和提前實施其有關交通運輸和郵電部份第二個五年計劃。匪黨的誇大宣傳如此，但其成就究竟如何？執行是否確實？以及今後對於匪區「經濟建設」之影響如何？均有加以檢查研刊之必要。據共匪宣稱，匪區交通設施中有關五年計劃之數字，計有：

①鐵路：截至四十五年底止，已修竣四、三七八公里，提前一年，並超過三〇三公里，完成第一個五

年鐵路建設計劃中修建新線之規定；其貨物週轉量為一、二〇三億噸公里，旅客週轉量為三四四億八公里，已提前達到五年計劃最後一年，即四十六年目標水準。其修建新線連同複線，企業專用線，延長站線，以及修復舊線等，計共長九、三三七公里，再加上四十六年修建線路，亦可達到五年計劃修建總長一〇、〇〇〇公里的目標。但實際情形如何，殊多疑問。

②公路：四十五年公路運輸量已超過四十六年的目標。截至四十六年四月止，僞中央修建公路部份據稱已完成五年計劃規定的任務，但並無數字報導；第一汽車製造廠已於四十五年七月建廠完成，投入生產，但第二汽車製造廠尚無建廠消息。

③航運：四十五年海運船舶噸位較四十一年增加百分之一百五十，長江船舶噸位增加百分之一百五十七，貨運週轉量增加百分之二百五十八，但並無數字報導，料尚未能達到五年計劃的目標。

④航空：截至四十五年底，航空運輸已提前一年十五天，超過五年計劃的目標。

⑤郵政：截至四十六年九月，郵路延長至二一七萬公里，已超額完成計劃。

⑥電信：截至四十六年九月，長途電話線路已達三十萬零七千對公里，早已超額，電桿里程於四十四年底即達十四萬餘公里，已接近完成。

匪區交通設施中有關五年計劃之數字，共匪誇稱如此，但其實質究竟如何？可以其重要設施的鐵路及

公路新線修築作爲證明之例，如寶天鐵路、蘭新鐵路、寶成鐵路、鷹厦鐵路等，均爲著名路線，而其病害工程及未完成工程比比皆是，有須從新作技術改造者，有須繼續不斷整修者。又如青藏公路，於完成後一年有餘，仍須重行改建翻修。就其建築工程之投資成本而論，已極不經濟。至於鐵路公路線之分佈地區，多在西北或西南叢山峻嶺之間，工程艱困，除戰略意義外，絕少經濟價值，而投資數額如是之鉅，其所謂「經濟建設」之成就，於此可以概見。

另據僞國務院第六辦公主任王匪首道檢討匪幫關於交通措施第一個五年計劃執行情況時，坦白承認：匪區交通運輸和郵電措施，業已發現「運輸能力與運量之間出現了不相適應的矛盾，運輸業可能成爲國民經濟發展中的薄弱環節，及郵電方面某些地區有通信能力與需要不能適應的情況和問題」等現象，並詳細指出：

① 鐵路某些區段通過能力，已達飽和程度，不能適應需要；長江和沿海北洋航線上船舶噸位不够，上海港和長江各主要港口的吞吐能力已經不足；許多省份特別是西北西南地區，營業汽車少，公路狀況不良。

② 舊有運輸線路和設備數量少，技術裝備落後，新增的運輸線路和設備，跟不上運量上漲速度；新建改建的項目和進度的安排與運輸需要結合得不好，營業鐵路技術改造計劃沒有完成。

③ 新建鐵路工程質量不好，有的病害嚴重，有的設備不全，或有關營運的工程過於落後，不能及時交付使用；修建公路，質量低劣，影響車輛行駛。

④ 郵電方面主要長途幹線電路擁塞，通話遲緩；省內通信能力薄弱，大中城市內電話供不應求，新建工業基地缺少通信設備，現有通信網線路組織不合理，技術設備陳舊低劣，容量不足。

以上王匪之自供，實係企圖推卸四十五年秋季間匪區交通癱瘓之責任，並指出改進與擴充之不可緩，期於第二個五年計劃中，對交通企業仍舊大量投資，但觀其自供各點，已將共匪所眩耀五年計劃成就之價值，打了很大的折扣，所謂成就也者，不過壓榨人民之血汗，以供其盲目計劃之試驗而已，且共匪之所謂經濟建設計劃。乃爲實行「社會主義改造」政策而制定，其所謂「社會主義改造」乃欲將「農業社會經濟」急遽改造成爲「工業社會經濟」，將「個人所有制」急遽改造成爲「國家所有制」，生吞活剝，不適合經濟環境自然發展之條件，不適合人民生活水準之需要，硬性規定計劃，以期削足就履，宜乎第一個五年計劃實施終了，即病害重重，劣點百出，反斷喪了經濟發展的生機。此等經濟計劃多一次完成，國民經濟生活即多一重損害，價值如何？不言而喻。

### 三、鐵路狀況

鐵路爲交通運輸重要工具，共匪爲達成其備戰部

署，在四十六年內會計劃鋪軌一、八六〇公里，其中新建路線五三三公里，恢復舊線一五二公里，新建複線五三三公里，專用線六四〇公里，茲將其主要措施，分別敘述如下：

### (1) 新線之修築

① 包蘭鐵路：該路北由平綏路終點之包頭，向西延伸至河套地區，跨越復興、豐濟、永濟、黃濟四大河渠，經五原、臨河，在三盛公跨過黃河急流，循銀山及賀蘭山間臺地南進，在三道坎再渡黃河，經銀川平原而至銀川，再由銀川南延，在中衛附近穿越騰格里大沙漠邊緣，蜿蜒於賀蘭山間，經景泰、狄家臺，至蘭州附近之東岡鎮，第三度越過黃河，抵達蘭州，以與隴海、蘭新二路相啣接。該路全長一、〇〇五公里，工程頗為艱鉅，共匪分南北兩段由包頭及蘭州對向修築，北段由包頭至銀州長五三二公里，南段由蘭州至銀川長四七三公里。現北段於四十六年十一月下旬已修至三盛公，長三〇一公里，先行通車，三盛公及三道坎黃河大橋正在修築中，預計四十七年三月以前完成築橋工程。南段於十一月下旬已鋪軌至蘭州以北一一五公里地區，預計四十六年底可鋪軌至距蘭州一四一公里之黃崖車站，現正在趕修越過騰格里沙漠路基工程，並修築該段防沙濶及路基平臺，以阻隔風沙直接堆積到路基的工程。該路南北兩段工程，共匪擬趕工於四十七年八月在銀川接軌，完成通車。該路完成後，由內蒙之集二鐵路（綏蒙鐵路）與西北之蘭

新鐵路即可溝通一氣，匪俄配合備戰之戰略意義極為明顯。

② 蘭新鐵路：該路東端自四十五年底鋪軌到距蘭州一、〇二四公里之峽東，四十六年二月間有鋪軌至鉅蘭州一、一〇八公里處之訊，該處距甘新邊界紅柳園卅六公里，嗣後共匪以限於財力物力及整理已築路線未完工程為理由，將調至甘新邊界築路工人，及進入新疆境內之鐵道部隊撤回，工程無形停頓。至西端俄境路線，經俄寇由阿克斗卡向東修築，以推進至準噶爾山口（按即阿拉山口）為目標，該段計長三〇八公里，截至四十六年十月下旬已修築路基二六五公里，敷設鋼軌一〇五公里，預計四十六年度鋪軌一五〇公里，四十七年內全線完成。關於新疆境內路線，前於四十五年春間，經匪俄雙方會商改訂路線後，曾勘定由哈密經迪化至國界邊境阿拉山口，計長一、〇三八公里。該段全線地形、地質甚為複雜，其沙漠、沼澤、鹽漬地、沖積層、和山區坍方地段，佔線路里程百分之二十三，另有一五〇公里缺水地區，在修築工程及行車安全上，皆遭遇極大困難，年來已由俄寇協同共匪完成勘測。其施工設計情形，現尚不詳。該段工程如此艱鉅，匪俄雙方積極推進，以配合俄寇境內修築之進度，而對於甘新邊界至哈密段之工程，則逡巡停頓不前，此中隱情，深堪玩味。

③ 南瑄鐵路：該路由鷹厦鐵路南平支線之南平站起，跨越閩江，經安濟、漳湖、莪洋（古田境內）、

水口、渡口（閩清境內）、小箬，繞福州直達連江之頭。自四十五年五月施工，於四十六年五月中旬完成閩江大橋，該橋長四八〇公尺，橋端連結於兩岸之山腰，同年七月鋪軌至安濟，十月中旬向莪洋開始鋪軌，莪洋北距南平七〇・九公里，截至四十六年十二月中旬，已完成該段鋪軌工作。莪洋至福州路基工程亦已修竣，惟尚未鋪軌，擬延至四十七年完成。該路完成後，將配合鷹厦鐵路，形成對我反攻基地之鉗形戰略路線。

④川黔鐵路：該路自四十五年開工修改原為綦江鐵路一段工程後，於十二月下旬由趕水場向南開始施工，並按新設計路線修築，較初步設計路線縮短一九・五公里，計到貴陽三二〇公里。四十六年五月該路川黔要道涼風峽隧道正式開工，隧道長度達四、二四三公尺，該地地質複雜，多溶洞、陷穴、斷層與暗河，選線及施工均極不易，預計須時三年始克完工，匪正壓迫奴工趕工中。

③黔桂鐵路：該路自四十五年底修復至都勻後，匪即開始都勻至貴陽段新線修築工程。該段計長約一百四十餘公里，須穿鑿隧道二十餘座，以苦李井一段為難工地區。至四十六年十月止，已有八十餘座橋涵落成，三座隧道打通、及數座大型及中型橋梁築好橋墩。該段完成後，即可與川黔路在貴陽啣接，而貫通由西北蘭州經西南內陸出海南窺路線。

⑥內昆鐵路：該路自四十五年底由內江鋪軌至自

貢後，四十六年繼續施工，於二月間開始修建岷江大橋工程，該橋完成後，即可鋪軌至宜賓，計長一一五公里。匪原設計由宜賓至威寧段三三〇公里之路線，係沿橫江、洛澤河、格拉河定線，其間河流湍急，山岩衆多，為七至九級地震區，匪正在研究改線中。由昆明至霑益一段，我政府在對日抗戰期間業已修竣，但係窄軌，匪擬加以改建。該路完成後，共長約八八〇公里，可北接寶成、成渝、南啣滇越等路，構成匪俄配合入侵越南幹線。

⑦鄂贛鐵路：該路係由原武昌至大冶礦區鐵路線延長至江西沙河，與南潯鐵路接軌，全長二三六公里。現武昌大冶段已於四十六年八月修竣，計長八一・五公里，大冶至沙河段正在勘測設計中。該線完成後，與匪計劃修築陝鄂鐵路之西安至漢口線相連接，可構成西北貫通東南之最近路線，不再繞道粵漢、浙贛，而逕經南昌循鷹厦鐵路直達廈門，其戰略意義，自堪注視。

⑧平承鐵路：該路係由懷柔至承德之改線修築工程，四十六年九月已鋪軌至北馬圈子，有即將完成之訊。

⑨蕭穿鐵路：該路由寧波至穿山新線最後一段。業已竣工，定於四十七年元旦通車，其海港水陸聯運碼頭正在趕築中。

## (2) 舊線之修復

①滇越鐵路：該路自昆明至河口，全長四六五公



段，長一七七公里，共匪於四十五年八月內南北兩段開始修復，截至四十六年七月底止，北段由碧色寨修至保姑，長五七公里，南段由河口修至馬街，長二十八公里，其餘九十二公里，於十二月十七日繼續修復，在保姑接軌。該段原有路線，路基窄、灣道急、橋高洞多，修復工作甚為不易，共匪驅迫奴工從事修築，已與越共鐵路相啣接，其用意在南經河內趨海防而出海，並向北與趕修之內昆鐵路及成渝、寶成、隴海、蘭新等路線啣接，以期完成匪俄配合南侵之迷夢。

②石八鐵路：該路自海南島之石碌鐵礦至八所海

港，長約五〇公里，係日據時期日人所修築，我抗戰勝利後，由於土共騷擾破壞及洪水冲刷，以致荒廢，現共匪為便於掠奪鐵礦資源，於四十五年三月開始修復，至四十六年五月完工。並着手開採鐵礦及整修八所海港中。

### (3)舊線之整理

共匪於四十五年秋季間受交通癱瘓之深刻教訓後，旋即積極整理舊線，以期提高行車通過負荷能力，而增加其運輸能量，業已次第施工，進行增敷複線及技術改造。茲將其舊線之整理情況表列如次：

鐵路名稱	段別	長	度	施	工	情	况	施	工	完	工	日	期	備	考
同蒲鐵路	大同至太原	三五五公里		按照一級幹線大規模技術改造，部份增修複線，擴建大同及太原樞紐站。	工			四十六年二月施						已於日據時代改窄軌為標準軌，穿越段家嶺隧道，長約三三〇公尺	
同蒲鐵路	太原至風陵渡	五一公里		按照一級幹線大規模技術改造，部份增修複線，改窄軌為標準軌，並修築通達隴海鐵路聯絡線。	工			四十六年二月施							
隴海鐵路	寶雞至蘭州	五〇三公里		換鋪重型鋼軌一二〇公里，路線車站技術改造。	工			四十五年七月施							
隴海鐵路	鄭州至洛陽	一一九公里		增修複線	施			四十五年十二月							
隴海鐵路	洛陽至陝州	一四一公里		增修複線	工			四十六年二月施						先修洛陽廟溝段	
中長鐵路	哈爾濱至瀋陽	五四七公里		修復複線	工			四十六年施							

中長 鐵路	瀋陽至 大連	三九七公里	修復複線	四十五年七月施 工已完
北寧 鐵路	瀋陽至 山海關	四三六公里	技術改造，修建瀋陽裕國至高臺 山自動閉塞裝置。	四十五年八月施 工
平綏 鐵路	沙城至 大同	二六八公里	增修複線	四十五年五月施 工
平漢 鐵路	豐臺至 石家莊	二六六公里	同 右	四十四年施工已 大部完成
平漢 鐵路	石家莊 至鄭州	四一七公里	增修複線	四十六年施工擬 鋪軌六〇公里
平漢 鐵路	鄭州至 漢口	四八五公里	增修複線	四十六年五月勘 測完畢
正太 鐵路	石家莊 至陽泉	一〇九公里	同 右	四十六年施工
粵漢 鐵路	漢口至 衡陽	五六〇公里	同 右	四十六年勘測完 畢
京滬 鐵路	南京至 上海	三一公里	同 右	四十六年開始設 計
濱北 鐵路	哈爾濱 至北安	三三三公里	增修部份插入複線	四十六年施工
綏佳 鐵路	綏化至 佳木斯	二八六公里	增修部份插入複線	四十六年施工
寶成 鐵路	寶雞至 鳳州	九一公里	整治病害工程，及適合電氣化技 術改造。	四十五年八月施 工
寶成 鐵路	鳳州至 成都	五七七公里	整治病害工程，及進行未完工程	四十五年八月施 工
蘭新 鐵路	蘭州至 武威	三〇三公里	同 右	四十六年二月施 工

觀上表所列。匪區鐵路複線之部署，北起哈爾濱，中經瀋陽、山海關、北平、石家莊、鄭州、武漢，而至衡陽，形成一鐵路複線主幹，另由大同經太原至風陵渡與隴海鐵路啣接，形成另一支幹線，而以平綏鐵路，正太鐵路及隴海鐵路鄭州西段等線路溝通其間，北面更與中東鐵路及綏蒙鐵路互相呼應，此種匪俄配合的戰略部署，灼然可見。

### (4) 橋樑之修建

共匪為增進其運輸效率，便利其軍事行動起見，對於匪區鐵路路線受地形河川阻隔之限制者，正在積極修建鐵路橋樑，以資貫通，其主要者為長江大橋及湘江大橋等，茲分述如下：

①武漢長江大橋：該橋自四十五年底架成鋼梁四孔後，於四十六年五月將鋼梁三聯九孔全部架設合龍，九月下旬將鐵路橋面雙軌工程舖妥，十月中旬號稱南北通車。該橋正橋長一、一五五公尺，連引橋全長一、六七〇公尺。現共匪因該橋之完成，將平漢及粵漢鐵路合併為一線，全長計二、三三一公里。惟該項

橋樑工程，迭經偷工減料，降低標準，現雖號稱完成，究能支持多久，殊難預料。

②衡陽湘江大橋：該橋為湘桂鐵路跨越湘江連接粵漢鐵路之鐵橋，計有七孔，長四二六公尺，於民國三十三年因抗日戰事炸毀，現共匪利用原有橋墩，並另增建一墩，於四十六年九月下旬架設鋼梁合攏，預計四十七年元旦通車，該橋係鐵路公路兩用橋梁。

③南寧邕江大橋：該橋長四一公尺，因原有便橋常受洪水威脅，共匪為便利來鎮鐵路與越共之聯繫，乃於四十五年三月間開始修建正式橋梁，於四十六年八月完成通車。

### (5) 計劃路線之設計與勘測

共匪於四十六年內修築鐵路動向，雖略有變更，即着重於舊路之整理，而對新築路線，則僅重點施工，但對於新線之籌劃與勘測，仍復不遺餘力。共匪在其第二個五年計劃中，擬修築新路八千至九千公里，並將西北與西南幹線聯接起來，茲將此項計劃路線之設計與勘測情況，表列於後：

鐵路名稱	起訖地點	長度	計劃及進行概況	築路企業圖	備考
蘭青鐵路	蘭州至茫崖	一、三〇〇公里	西寧茫崖段地形複雜，正勘測中	搜刮資源，並為分途進入新疆，西藏之幹線	經西寧、都蘭、噶爾穆。

滇黔鐵路		成昆鐵路	蘭成鐵路	安西鐵路	烏伊鐵路	庫爾勒鐵路	喀什鐵路	吐魯番鐵路	青新鐵路	青藏鐵路			
貴陽至 榕峯	貴陽至 威寧	成都至 昆明	蘭州至 成都	安西	烏蘇至 伊犁	庫爾勒 至喀羌	喀什至 喀羌	吐魯番 至喀什	茫崖至 德令哈	德令哈 至喀羌	西寧至 拉薩	都蘭至 拉薩	噶爾穆 至拉薩
勘	勘	一、〇五〇公里	勘	待	同	同	同	勘	約八〇〇公里	約一、〇〇〇公里	一、八三〇公里	一、五二〇公里	一、四〇〇公里
中	四七〇公里	製完成	成都至 汶川段已 初測，餘 在勘測中	正設計中	同	同	同	正設計中	選正線。	選正線。			已航空勘測三條路線，正加以比較研究中
貫路線。		加強滇黔 運輸。	由西北開闢 第二條貫通 西南陸路線	建立甘肅 與南疆之 通路。	同	同	同	資源，加強 南北疆聯 繫	為俄帝建 一南入西 藏之通路	由青海進 入新疆， 並間接 為俄帝建 一南入西 藏之通路	溝通西藏，窺視印度。		
經安順	經安順、 水城。	經西昌		東入甘肅， 與蘭新鐵 路接。	。 啣接蘭新 鐵路、西 達俄境	。 啣接南 與青新、 及喀婁鐵 路	。 啣接經 莎車、且 末，啣接 青新	。 啣接阿 克蘇、庫 爾勒、庫 車、	。 啣接經 小柴旦、 大柴旦、 馬凱		沿公路直達拉薩 繞道柴達木盆地，越崑崙山、通天河、唐古拉山。經共和、扎稜湖、曲麻萊、黑河。		

昆陽 昆明至 待 勘 測正航測中 建立雲南鐵路系統，並搜刮資源。

昆陽 昆明至 同 右 同 右 同 右 加強陝甘寧鐵路之聯繫，繁榮西北。

西武 西安至 九二〇公里 已草測完成 由包頭遙接綏蒙鐵路，南與成渝、川黔啣接，形成線。

西渝 西安至 待 勘 測正設計中 由包頭遙接綏蒙鐵路，南與成渝、川黔啣接，形成線。

陝鄂 西安至 約八〇〇公里 已勘測完竣 西北與西武鐵路，東南與鄂贛鐵路相啣接，以開闢西北內陸貫通中南之幹線而直達廈門。

西侯 西安至 待 勘 測正設計中 溝通晉陝，加強隴海與同蒲之聯繫。

詹東 詹店至 三六三公里 已勘測完畢準備施工 溝通豫晉，加強平漢與同蒲之聯繫。

太中 太原至 約九〇〇公里 已開始勘測 東接正太、德石兩路、西由中衛以達武威，形成華北另一橫貫路線。

合信 合肥至 不詳 已勘測完成 溝通豫皖，加強淮南與平漢之聯繫。

金溫 金華至 待 勘 測正設計中 為浙贛鐵路另闢一入海通道。

龍梅 龍岩至 同 右 正初測中 溝通閩粵，加強廣九與鷹夏之聯繫。

海縣 同 右 正初測中 溝通閩粵，加強廣九與鷹夏之聯繫。

上表所列之共匪計劃路線，以發展西北新疆、青蘭州為中心，建立西北鐵路網系統，再完成西北與西

海、及西南川滇黔地區之鐵路系統為目標，並以西安南幹線之連接，為其設計之要領，其趨附俄帝配合俄

帝的作戰準備，於此益顯。

## (6) 其他措施

① 鐵路管理制度之改變：共匪對於鐵路之管理，原採重點分區管理制度，分區設置鐵路管理局，下設管理分局，計有十五個管理局及四十四個管理分局。嗣以管理分局技術力量不足，於四十三年起，改管理分局為運輸分局，僅管運輸，其機務、工務、電務等，由管理局直接領導，及至四十六年，共匪仍覺機構重複以及官僚主義的領導，影響工作效率甚鉅，該層分局機構之存在極不適當，擬自四十七年起將分局撤銷，所有業務由管理局直接領導，並重新劃分管理局管轄區域，將南昌、牡丹江二分局改為二管理局，使鐵路管理局增至十七，同時緊縮機構，將管理局之不適當部門予以合併，減少人員百分之三十至百分之五十。共匪此項措施，可反映出下列各點：

A、機構重疊及官僚主義作風，影響其工作效率及妨礙其業務之進展。

B、組織龐大，冗員衆多，其浪費不經濟之現象，已在匪區經濟危機中顯示出來。

C、裁減人員雖可下放至站段工作，但其內部人事必已發生嚴重問題，藉此機會大量整肅，否則必不致減少人員到三〇%至五〇%之多。

② 鐵路營運之腐敗：共匪在鐵路工程方面，積極整理舊線，加強運輸通過能力，並製造機車車輛，增加運輸負擔能量，以免運輸緊張的局面，再行發生，

但在運輸本身技術上，共匪仍多未能改進，其中不合的現象，據其自供，依然存在：

A、現有搬運能力和車站貨場設備的潛力，未能充分發揮，市內運輸與鐵路運輸，未能配合啣接，以致堵塞了鐵路運輸。貨場內管理秩序紊亂，貨場的容量不大，貨位不多，堆垛不高，以及出貨、進貨、裝車、卸車等制度，未能建立，皆足以堵塞車站，而影響運輸的暢通。

B、產運銷各部門不能協調，未能根據產量及銷售能力，經常的平衡運輸，形成淡季與旺季，以致有時運輸力有餘，托運物資缺乏，有車輛沒有足夠的貨物可運，有時運輸力飽和，托運物資擁塞，有貨物沒有足夠的車輛供給。凡此矛盾現象，均足以形成運輸的堵塞。

C、對流物資的運輸，仍不能免，不但雙方浪費了運費，亦且消耗了運力，不能推行合理運輸，挖掘運輸潛力，以緩和鐵路運輸緊張的局面。

D、不習慣根據技術計劃均衡地組織裝車，造成人為的困難，對機車車輛的運用，路線通過能力及其他設備運用，帶來不可估計的浪費和損失，列車不能平衡地對向運行，造成單機往返的頻繁，而消耗了許多運力。

除上述四點外，匪區鐵路官僚作風，亦足顯示其營運之腐敗：在貨運方面，如手續繁多，倉庫業已堆滿，貨物露堆車站，積歷三數月仍不能提出，引致市

場脫銷；又如搬運裝卸不負責任，常將食物與毒品堆積一起，不僅易致損壞，亦且易生危險。在客運方面，如臥鋪票購買不易，上下鋪位不能選擇預定；車上飯食貴而難吃，廣播教條主義新聞，聲音嘈雜，亂成一片，旅客極爲不安。凡此種種現象，俱可窺見其營運秩序紊亂之一斑。

③匪幫國際鐵路聯運之勾結：共匪與俄帝及附庸各國爲加緊依附及相互勾結，曾於四十六年二月在華沙舉行「鐵路運輸上科學技術合作會議」，決定一九五七年匪幫鐵路運輸合作計劃，該計劃規定共匪、韓共、波蘭、東德及其他附庸各國，均接受俄帝鐵路運輸的指導，復於五月間由俄帝召集十一個附庸國鐵路代表團在北平舉行「國際客貨聯運會議」。由俄帝派十一個專家參加控制，其目的乃在加強莫斯科國際鐵路聯運事務管理局之職權，使該局實際上成爲各附庸國戰略鐵路控制中心，而予以操縱利用。至於匪俄間實際直接聯運客車，已於四十六年五月下旬通車，該直達過車由莫斯科經庫倫，再經綏蒙鐵路、豐沙鐵路，而直達北平，全長約八千英里，行程十日，較之經過滿洲里中東鐵路一線，縮短千餘公里。由此益見匪幫等互相勾結之加強。而俄帝對附庸國交通控制之日亟。

(待續)

敬請比較試用

# 臺灣鋁業股份有限公司出品

## 波型鋁片

波型鋁片比白鐵皮(即鍍鋅鐵皮)價廉

B&S#22	3'×6'	每張售價	六六·五〇元
B&S#23	3'×6'	每張售價	五九·〇〇元
B&S#24	3'×6'	每張售價	五二·八〇元
B&S#26	3'×6'	每張售價	四三·五〇元

波型鋁片比白鐵皮耐用

無需油漆保養壽命最少在十年以上

本公司地址：高雄市成功二路一五號

電話：四二五一至五七

臺北辦事處：臺北市中正路一七三二號

電話：二九七六八、二六六七八

各地代銷商均有出售·價目表函索即寄