

過去一年來匪區交通的剖視 (續)

柳克述

四、公路狀況

共匪對於公路設施，在四十六年內大體仍與前一年度同其趨勢，即繼續修築邊疆地區公路，以期控制邊疆民族，趕修沿海地區公路，以加強備戰部署，趕築內陸地區公路，以搜括民間物資，而於配合俄帝的侵略企圖，亦甚為積極，茲分別敘述如下：

(一) 繼續修築邊疆地區公路

① 新藏公路：該路位於新疆西藏兩省西部，北端起於新疆維吾爾族區域塔里木盆地之葉城，南下經賽圖拉，越過喀喇崑崙山，進入西藏高原阿里地區，而達噶大克，全長一、一七九公里，為共匪進入西藏第三條公路幹線。該路於四十五年三月開始修築，已於四十六年十月完成通車，為大陸西陲新疆西藏兩省沿邊疆貫通的南北幹線，毗鄰阿富汗、巴基斯坦、及印度等國。由葉城西北經喀什入俄帝境內之勒巴契耶或安集延，各約八〇〇公里，由噶大克西南通印度首都之新德里，約五〇〇公里。該路建築之戰略意義，不僅有如康藏、青藏兩公路，為共匪進入西藏加強其政治控制之交通路線，同時亦為遵行俄帝意旨，為俄帝開闢由新疆入西藏之捷徑，再進而成為入侵印度之另一通路。

準，四十五年五月開工改建，極力減少坡度，改善灣道，加寬路面至十公尺，加強橋梁載重至十公噸，截至四十六年十一月間已告完成，據稱嗣後一年四季均可通行重型車輛，成為共匪控制西藏之交通要道。

③ 東巴公路：該路由康藏公路線上甘孜藏族自治州之東俄洛起，經雅江、理塘，而至巴塘，全長三九〇公里，已於四十六年十二月完成通車。該路如再向西延伸，經過寧靜，由邦寧公路與康藏公路相腳接，形成康藏公路另一路線，為由四川進入西藏之一比較經濟合理路線。

④ 邦寧公路：由康藏公路線上之邦達起，向東南延築，經左貢宗至寧靜宗，長二八〇公里，如再向東延伸六十公里，可至巴塘，與東巴公路腳接，形成康藏公路之南線，四十六年三月已修至左貢宗，現尚無完成報導。

⑤ 拉澤公路：由拉薩經曲水至澤當，全長約一九〇公里，四十五年八月開工修築，已於四十六年一月通車。該路沿線為河谷平地，乃以搜刮藏民物資供應拉薩匪軍為其修建主要目的。

⑥ 黑噶公路：由青藏公路之黑河起，至阿里之噶大克，全長一、三〇〇公里，原為汽車便道，於四十五年重車勘測修築，已於四十六年七月間完成。如再向西北延伸至碟穆練克，可與印度公路腳接。

⑦黑昌公路：由黑河沿唐古拉山向東經丁青至昌都，全長七二〇公里，於四十五年八月開始勘测，四十六年三月開始由黑河向東興築，迨伸入西康境內後，因康藏公路修復通車，暫不需要，遂又停工。

⑧昌察公路：該路由昌都經然烏至察隅，察隅爲西藏高原東南部叢山峻嶺間比較富饒的地區，該路向南延伸，可通印境雷多，爲一國際交通路線，然烏至察隅段路線，已於四十六年三月開始勘测。

⑨日聶公路：該路由日喀則經定日至聶拉木，聶拉木南瀕尼泊爾邊界，爲通入喜馬拉亞山區之供應線，於四十六年開始測量設計，約年底可完成測量工作。

⑩曲江公路：由拉澤公路上之曲水築至江孜，該線較由拉薩繞道日喀則至江孜，縮短約一七〇公里，

⑪烏庫公路：由烏魯木齊（迪化）經白楊河，翻越水達坂，穿過天山以至庫爾勒，長三一七公里較繞經焉耆舊線縮短一三〇公里，於四十六年春完成勘测，截至十一月間仍在趕工修築中。天山南北，爲反共武裝活躍地區，共匪原築有一條軍用公路，作爲進軍控制之用，因工程草率，大部被山洪沖毀，故特改線修築該路，以資應付。

⑫姑且公路：該路由新疆維吾爾自治區之姑羌西向至且末，爲塔里木戈壁南端之橫斷公路，已於四十六年三月完成。

⑬敦茫公路：該路由甘肅之敦煌至青海之茫崖，長六〇〇公里，於四十六年修通後，復北伸與蘭新鐵

路之峽東相銜，共計於十月間，開行自拉薩沿青藏公路、茶甘公路、敦茫公路，至峽東之直達班車，全程約計一、九〇〇公里。

⑭郎電公路：該路由蘭阿公路線上四川境內之郎木寺起，向東北伸展，經若爾蓋草地，至甘肅省卓尼縣之電桿寺，全長七〇公里，於四十六年九月開始修築，期與川甘邊境之藏族聚居地區連接。

⑮宜西公路：該路係昌覺公路之延長公路，由四川宜賓、經大凉山僑彝族自治區首府昭覺，至西康東南部之西昌，全長三三七公里，已於四十六年一月通車。

⑯柴達木地區公路：該地區公路之茶卡至茫崖線，重點整修，長草溝至茫崖線，全部改建，已於四十六年開始施工。

(二)繼續趕修沿海地區及內陸地區公路

①福建省區公路：該省區公路以開闢山區公路網爲目標，總計在寧化、崇安、大田、華安等偏僻山區，於四十六年十個半月內修建六十九條公路，共長七八六公里。其他另行修建之主要公路計有：

A. 浦賽公路：該路由閩北浦城至閩東之賽歧，其中浦城經松溪至政和段，已於四十六年四月開工。

B. 葛永公路：該路由葛嶺至永安，已於四十六年八月修建完成。

C. 莘清公路：該路由三元南之莘江起至清流縣城關，長一一五公里，已於四十六年九月修峻通車。

② 廣東省區公路：該省區修建之公路，分佈成網狀，在四十六年內，共修建三十三條公路，其中較重要者，計有下列各路線：

- A. 大埔至黃崗線。
- B. 黃崗至汕頭線。
- C. 紫金至海豐線。
- D. 老隆至赤光線。
- E. 防城至東興線。
- F. 連縣至陽山線。

③ 江西省區公路：該省區公路網已逐漸形成，全長六、一九四公里，其中四十六年修築之公路，計有下列各路線：

- A. 安義灘頭至永修周葉線。
 - B. 修水至龍門廠線。
 - C. 鄱陽至都昌線。
 - D. 安遠至尋鄔線。
 - E. 東鄉至臨川占西線。
 - F. 瑞昌至碼頭線。
- ④ 貴州省區公路：該省區於四十六年內修通各山區公路，其比較重要者計為：
- A. 紫雲公路：由紫雲至望謨，全長一一〇公里，正修築中。
 - B. 雷榕公路：由雷山至榕江，即將完成通車。
 - C. 獨荔公路：由獨山至荔波，已完成通車。
 - D. 烏婺公路：由鳳岡至婺川，已完成通車。

- E. 金黔公路：由金沙至黔西，已完成通車。
- F. 綏正公路：由綏陽至正安，已完成通車。
- G. 德沿公路：由德江至沿河，已完成通車。

⑤ 安徽省區公路：該省區修建之重要公路為合蚌公路，由安徽要地之合肥通至津浦線上之蚌埠，長一六九公里，於四十六年一月完成通車。

⑥ 冊三公路：該路由貴州南部之冊亨，橫貫黔南，至廣西北部之三江，匪已列入第二個五年公路建設計劃內，正在勘测設計中。

⑦ 榮灘公路：該路由山東成三角之榮城起，橫貫膠東半島，至膠濟線上之濰坊，於四十五年開工，尚無完成報導。

⑧ 西萬公路：該路由西安南下，至四川東北之萬源，匪已列入第二個五年公路建設計劃內，正在勘测設計中。

⑨ 鳳銅公路：該路由湖南鳳凰至貴州之銅仁，長五八公里，於四十六年三月完成通車。

(三) 匪區汽車之製造

共匪自長春第一汽車製造工廠在俄寇操縱下建廠完成，開始生產以來，即對外宣稱每九分鐘可生產汽車一輛，截至四十六年六月下旬止，據稱已製造載重汽車四千輛，並擬由該廠設計製造中型載重汽車兩種，高越野汽車兩種，及自卸翻斗車與小型臥車各一種等六種汽車。現中型載重汽車，已由所謂「解放」牌汽車改造設計，完成新型一種，高越野汽車，亦正在

設計一種雙軸傳動的高越野性卡車，惟此種設計改造

，仍係以模仿俄帝與捷克之設計圖型為範圍，如小臥車之設計，即以捷克製「斯可達」小臥車拆製為樣本，其所製造之「解放牌」車輛，基本上亦與俄寇「吉斯一五〇」型大同小異。該廠所生產之車輛，因係抄襲俄寇之設計，缺點甚多，在構造上，車身重量最大，耗費鋼料甚多，一輛汽車需要四噸金屬材料，在性能上，不能完全適合大陸環境條件之需要，散熱能力不足，駕駛室悶熱，車箱容量不大，化油器加速性不好等缺點不一而足，且製造汽車，需要好幾百種技術複雜鋼材，匪區現有冶金工廠生產之鋼料品種，大部份不能供應該廠之所需，三分之二需依靠外國進口。如鋼材供應中斷，則生產即受影響。在其製造本身上，已遭遇了天然限制。匪幫為謀補救其缺憾及節省鋼材起見，遂採用取消汽車不必要之零件，用非金屬材料代替鋼材，減少材料厚度與重量，用匪製熱軋鋼材代替進口冷軋鋼材等辦法，以期節省鋼材。但此種偷工減料辦法，其後果之不佳，實可預料。匪區汽車製造事業，既受限制於冶金工業之缺陷，不能大事生產，更因匪區石油生產落後，已迫使匪幫呼籲發揮民間運輸工具作用，以代替汽車運輸，則匪區汽車製造前途之黯淡，亦可斷言，

匪區汽車製造工作，除長春第一汽車製造工廠外，另有上海市汽車裝修廠，試製吉普車一種，南京汽車製配廠，試製一噸半及兩噸半載重汽車二種，現尚

在試製過程中，未能正式生產。

五、航 港 狀 况

共匪為加強其配合俄帝侵略需要，對於港灣之擴建，航道之整理，輪船之購製，亦頗種極，茲擇要分述如下：

(一)擴 建 港 灣

①繼續擴建湛江港：湛江港在雷州半島之東北部，為天然不凍深水港，共匪以之作為南海攻防的重要港口，四十五年底其深水碼頭第一期主要工程完成，遂提前開始使用，其未完工程，在四十六年繼續施工，是年三月，復將油庫工程及專用鐵路路線，建築舖設完畢，六月中旬，又將中級淺水碼頭完工，其全部建築工程，均已於八月底完竣，僅餘挖深航道工作，在繼續進行中。

②積極改建八所港：八所港在海南島西岸，日據時期，曾建石八鐵路，通石碌鐵礦以掠奪資源，現匪除將石八鐵路修復外，復對八所港積極改建，與黃埔、榆林、湛江三港，為匪幫在粵擴建之四大海港，迫使奴工從事清除海面，樹立航標，建築防波堤岸，並擬將碼頭設備，使之全部電動機械化。截至四十六年九月初旬，其建港工程，已可使三千噸船舶駛進，並將進入碼頭之鐵路和一能容三十萬噸堆場修復，其碼頭建築工程，則仍在施工中；預計年底工程完成後，可泊五千噸船舶，迨至全港工程完竣，可靠泊萬噸巨輪。

③擴建其他港口：長江沿岸之上海、漢口、重慶及裕溪口等港，共匪於四十六年亦積極予以擴建，以期適合其航運需要，而遂其搜括資源之企圖，現裕溪口建港工程仍在施工中，預計於四十七年內完成。

(二) 整理河道

共匪爲改善船舶航行內河種種困難，曾積極進行河道疏濬工作，繼續炸除礁石，疏浚淺灘，增設標誌及夜航設備，以期便利航行。其重要設施，計有下列各處：

①黑龍江及松花江：該兩江航道之破壞標誌，已全部修復，黑龍江小興安嶺峽谷地區約三公里一段淺灘，共匪與俄寇勾結，四十五年冬季共同擬定方案，開始爆破，預計兩年後整個清除。

②黃河：該河偏關考牛灣至興縣黑峪口一八四公里炸礁工程，正在進行中，其汾河下游至河津七六公里航道，已開始試航。

③拉薩河：該河由拉薩至曲水，與雅魯藏布江由曲水至澤當一段，河底平坦，淺灘較多，疏濬比較容易，枯水季節，順流仍可行駛載重一千餘斤之牛皮船，再由澤當至林芝下游一段，則河窄礁多，無法航行，共匪正在着手擬訂疏濬計劃，設計船隻，擬在拉薩至澤當間，採用機動船隻航行。

④南盤江及紅河：南盤江中險灘天生橋雷公灘，已作初步勘查。紅河下游，已開闢由河口至蠻耗渡口長約一一〇公里淺水拖輪航運試航，並在三江口至里蘭

段擬裝置航行灘險標誌。

⑤珠江：珠江流域河道，於四十六年七月，開始準備裝置俄帝鎖鏈式及電氣自動化夜航標誌。另有日夜航行灘險標誌，分佈於珠江三角洲，東江之東治至老隆，北江之三水河口至連江口，桂江之梧州至昭平，右江之南寧至百色，柳江之桂平至江老堡等處。

⑥運河：江蘇北部由界首至高郵長六〇公里之運河，於四十六年四月上旬開始疏濬，以期便利航運及防阻高郵寶應湖汎濫。

(三) 開闢航線

共匪計劃開闢海洋航線三十六條，長約二萬哩，以上海、大連、廣州三港爲中心，連接秦皇島、天津、青島等十九個港口，形成海上運輸網，截至四十六年九月，開闢由大連至南京、九江、馬鞍山等十三條江海直達航線，並任由俄寇船隻航行上海大連之間，達七艘之多，此一線航行權，不啻爲俄寇所壟斷。

(四) 製購船隻

共匪鑒於海運船舶之缺乏，宣稱將於四十六年內增加船隻一〇八艘，共計十一萬餘噸，其增加之途徑有二：一爲在匪區自行製造，一爲向國外購置，茲分述如下：

①在匪區製造：匪區製造船隻之工廠，計有「大連造船廠」、「上海船舶修造廠」等十餘廠，據共匪宣稱，其製造重要船隻之數量如次：

A 大連造船廠：在俄寇操縱役使下，已製成四千

五百噸油船一艘，設計製造八千七百噸沿海貨輪一艘，準備製造二萬二千噸遠洋貨輪一艘，以及製成其他遠洋拖輪、石油駁輪、近海客艇及載貨駁輪等若干艘。

B 上海船舶製造廠：在俄寇及捷共操縱役使下，計為俄帝修理一萬噸冷藏船一艘，改造海洋研究船一艘，製造「民主十三號」輪船、「人民十四號」貨輪，及「上海號」火車渡輪各一艘，該渡輪係供南京浦口間客貨車輛渡江之用，並開始建造排水量一萬九千噸輪船一艘。

C 其他造船廠：哈爾濱船舶修造廠製成「上海號」客貨輪一艘，中華造船廠製成「克凌一號」「黃河破水船」一艘，並繼續製造「克凌二號」一艘。廣州船舶修造廠修理大型萬噸油輪一艘。

② 向國外購置：共匪以各船廠造船能力不足，年產船隻不敷航用，曾與波蘭合組「中波公司」，在波蘭訂購六、〇〇〇噸至一〇、〇〇〇噸級新型快船十八艘，分批交貨，嗣以資金不足，改為購買三千噸級之船隻四艘，不再購買噸位更大之船隻，該批新船船長由波人充任，船員則訓練華籍船員擔任，現訂購之載重三千二百噸「南海一五八號」貨輪一艘，已於四十六年八月駛抵黃埔。

匪區船隻之缺乏，為極明顯之事實，據其自誇，已能製造萬噸巨輪，殊為可疑，因為造船工業，實為多種工業設備與工業技術之綜合，雖在俄寇操縱役使之下，可供給機器及配件，但在設備條件，工作能量

，以及造船技術性能各方面，均非共區一蹴可幾，吾人未可輕信。

六、航空狀況

(一) 航線概況

匪區民用航空線，係以魔窟北平為中心，與大陸內外四十二個大城市和工業區相連接，並在北平、迪化、成都、廣州、上海等地，組成航空調度機構。大陸內部航線，據共匪宣稱計有二六七條，對外航線計有六條，內外航線總長為二六、四四五公里，茲表列如下：

① 大陸內部定期航線：

北平	包頭	迪化線		
北平	包頭	蘭州	西寧線	
北平	包頭	蘭州線		
北平	太原	西安	蘭州線	
北平	太原	西安	成都線	
北平	西安	成都	昆明線	
北平	西安	重慶	昆明線	
北平	太原	西安	重慶線	
北平	武漢	南寧線		
北平	鄭州	武漢	長沙	廣州線
北平	徐州	南京	上海線	
北平	合肥	上海線		
北平	瀋陽	哈爾濱線		

北平——天津——瀋陽——哈爾濱線

迪化——阿勒泰線

迪化——哈密——酒泉——蘭州線

迪化——庫車——阿克蘇——喀什——和闐線

迪化——庫車——阿克蘇——喀什線

成都——重慶——昆明——南寧線

成都——重慶——貴陽線

上海——杭州——南昌——廣州線

上海——南京——武漢——西安——蘭州線

上海——南京——武漢——宜昌——重慶線

廣州——南寧——昆明線

廣州——湛江——海口線

重慶——昆明線

重慶——宜昌——武漢線

②大陸內部不定期航線：

包頭——西寧——玉樹——拉薩線

③對外航線：

北平——庫倫——伊爾庫茨克——鄂木斯克——

——莫斯科線

北平——伊爾庫茨克——鄂木斯克——莫斯科

線

迪化——伊犁——阿拉木圖線

迪化——阿拉木圖線

昆明——曼德勒——仰光線

南寧——河內線

(二)機場修築

共匪對於機場之修築，向甚積極，各地重要機場，前已次第完成，現仍視其航行之必需，不斷予以擴修或新築，茲擇要列於後：

①北平中央機場：共匪為便利與俄寇勾結，使俄寇巨型飛機能在魔窟升降起見，特在北平東郊修築「中央機場」，期適合於規模巨大之國際航空場站，據稱該機場全部面積約一千萬餘平方公尺，每日可容三〇〇架次飛機升降，其高級跑道可承受現在世界最大飛機起落，裝置各種導航助航設備，並有自動調節之照明及電訊設備，以及修理飛機工廠，自動加油設備與油庫。此外復有佔地一萬餘平方公尺之航空站，據稱每天能吞吐旅客三千以上，該項工程，於四十四年夏開始施工興建，至四十五年十月，其工程進度僅完成百分之四十，且工程質量，甚為低劣，乃按原計劃增加百分之十五修築費用，日夜趕工，截至四十六年十月止，其跑道、滑行道、停機坪、指揮調度大樓，飛行員招待所等工程，業已完成。其電訊、照明、加油等設備，及下水道、航站大樓等工程，即將施工。該機場距北平十餘公里，現有鐵路公路相啣接，機場完工使用後，北平市區公共汽車可能延長行駛至此。

②其他機場：

A合肥機場：該機場於四十六年六月因擴建而停航，於同年十一月下旬擴建完成，計佔地約一、二〇〇畝，永久性水泥跑道，長約千餘公尺，寬三十公尺。

B 新津機場：該機場位於成都之西南，共匪在該地原修有巨型軍用機場，現有着手整修民航機場之訊。
C 黑河機場：黑河在西藏北部，鄰近青海、西康，共匪在該地附近有建築康藏地區最大機場之訊。

七、郵電狀況

共匪爲達到散播赤化毒素，控制人民思想，對於郵電措施、甚爲積極。在郵政方面，力主鄉鄉通郵，在電信方面，力倡農村電話，以期形成郵電網，而暢通於各鄉村農社。四十六年之郵電措施，除擬將市內電話及必需之郵遞設備增加外，並擬架設平漢、平滬、平瀋、平西（西安）、西（西安）蘭（蘭州）等長途電訊幹線之十二路載波電話，以及擬改善各省內之電信線路，其設施情況如下：

① 匪區郵電措施概況，截至四十六年十月，據稱匪區郵電自辦局所，計有兩萬三千八百餘所。通郵鄉村佔百分之九十六，郵路已延長至二百一十七萬公里。農村郵路亦達一百九十萬公里。通電話鄉村佔百分之六十二，長途電話線路，長達三十萬六千對公里，市內電話容量六十五萬八千門。上海、漢口、瀋陽等地，都裝置高頻多路載波機設備。在國際方面，共匪與四十六國通郵，與三十二國建立直達有線或無線電報和長途電話聯系，北平與莫斯科及東柏林間開放無線電傳真電報。凡此種種，俱足顯示共匪赤化宣傳之積極，及匪俄勾結之密切。

② 郵電加價，共匪以匪區現行郵電費率不適合現在情況，各地費率不統一，及有偏高偏低現象等爲理由，定於四十七年元旦起，實行按調整新費率收取郵電資費。該項調整資費範圍，計包括：滙兌、包裹、印刷品、國內電報、長途電話和市內電話等項，除部份略有降低外，一般皆較前增加，如滙兌改爲按滙額比例收費，印刷品資費提高，電報、電話資費，取消優待辦法，實行全價收費，公用電話收費亦有增加，匪幫美其名爲合理調整，實則不過加重剝削而已。

③ 出賣郵權，共匪爲取得蘇俄主子的歡心，不惜出賣國家權益，簽訂各項密約。四十六年三月十五日，共匪在北平與俄寇簽訂一項「中蘇兩國關於進一步發展兩國間郵政聯繫議定書」，該「議定書」之內容，曾規定俄寇的「專家」，得參加共匪區內郵電業務的技術指導工作，共匪與俄寇之間的郵電通信聯絡，全部由俄寇管理。其悍然出賣國家郵政權益，深堪痛恨。

④ 建築電視塔：共匪與俄寇爲配合展開其赤化宣傳教育，俄寇之莫斯科鋼結構設計院，曾於民國四十六年六月，爲北平匪幫電視中心，設計捲杆式發射電視塔一座，該塔高四百公尺，建築鋼材，約一千四百噸，塔之頂部有長達一百公尺之四角稜柱，上面架設音率極高的播音機，輻放送彩色及黑白節目之兩種天線。匪俄勾結建築此項電視塔之企圖，表面說是促進科學發展，實則在於便利散播毒素，以麻醉人民思想而加強其控制。

八、氣象狀況

匪區氣象設施，向少透露，近則誇稱全匪區已有一、六六〇氣象臺站，其業務包括災害性天氣預報、短期天氣預報、中期天氣預報、及氣候展望等等數種，茲將其設施簡述如下：

①氣象組織：偽國務院下設偽中央氣象局，為偽中央管理機構，設於北平，直轄中央氣象科學研究所、氣象學校、及氣象幹部輪訓班。偽中央氣象科學研究所，亦設於北平，為技術研究機構；氣象學校共有三所，分設於北平，成都及湛江；氣象幹部輪訓班為輪調現職人員予以定期訓練場所。各省設氣象局，為省管理機構，下設中心氣象臺、氣象臺、氣象站及氣候站。中心氣象臺有廣州、上海、漢口，成都、西安及瀋陽六處；氣象臺為大型測候所，共有一一七處；氣象站為小型測候所，計有四百餘所；氣候站則規模更小，計有八百餘所。其他另有航空測候所約四十餘處，軍用航空測候所則數量不明。氣象儀器之製造，有長春氣象儀器廠，隸屬長春工業部。

②建立北平天文館：共匪在北平西直門外建立天文館一座，於四十四年秋季開工，由東德匪寇專家協助修建，並供給設備，已於四十六年九月下旬完成開幕。該館外貌為一棟圓形紅銅蓋頂建築物，館內主要建築為天象廳，裝設一架天象儀，把各種天文現象放映到屋頂銀幕上，構成「人造星空」以供觀測。匪幫建立該館，企圖培養天文幹部，加強匪區氣象工作之

推進。

③建立雷電觀測網：匪幫為企圖獲得正確完整的雷電資料，以決定防雷措施，分析雷害事故，作為設計發電變電和線路工程的參考資料，於四十六年六月在重慶廣州兩地，建立雷電觀測站，開展測量雷電流的工作。匪幫為了建立該雷電觀測站，曾於四十五年底成立全國雷電活動研究專題小組，並期逐漸建立觀測站，以形成雷電觀測網，而對於電力工業部門有所幫助。

九、結

論

綜觀過去一年來匪區的交通設施，可見共匪備戰的部署，依然甚為積極，俄帝對於共匪的控制，亦復更加強化，此均為明顯之趨勢。不過考其實際，則共匪對於交通設施的成績，決不如其所宣傳之成功，而且缺點滋多，病害百出。共匪渲染交通，最重鐵路，茲即針對鐵路情形略加檢討：在共匪所謂第一個五年經濟建設計劃當中，原定新築幹線約四千里，支線約一千公里，連同新建複線及其他專用線等，總長約一萬公里，但在四十六年十二月宣告「勝利完成」的時候，實際建築完工者實不及此數，原計劃若干部份或是還在繼續建築，或根本尚未動工。而且即在建築完工的各路線中，還暴露出許多缺點，留下了許多笑話。例如鷹廈鐵路，係於四十五年十二月趕工完成，但因技術落後，工程草率，標準不夠，病害迭出，直至四十六年十二月共匪才宣佈正式分組驗收，全線營

運通車。又如寶成鐵路，早於四十五年七月即已趕工完成，但因共匪設計施工的種種錯誤，以致全線工程品質低劣，沿線地質病害嚴重，前後發生大小工程事故二千一百三十六次，接軌以後歷時年餘，仍然無法正式通車，不得不保留築路工人五萬餘人，在沿線上負責修理工程，長期整治病害，直至四十六年十二月共匪才宣佈派員主持驗收，定於四十七年一月一日正式營運通車。從此兩例看來，即可知道共匪之所謂「勝利完成」，大都是誇大其辭，名不符實，甚至匪幫的「新華社」與「人民日報」，也提出了尖銳的質詢和評論。此外尚有值得吾人注意者，即是共匪所謂五年經濟計劃，因為設計錯誤，實施草率之故，並無多大實際的經濟價值，亦即並不足以解除或減輕共匪內部的危機。反之，由於匪俄勾結益深，連年備戰日亟之故，只有更將加重共匪經濟的負擔，及其對於人民的剝削與奴役，使匪區的危機更加深刻。雖則共匪對於此種危機亦已有所覺察，並已提出兩大「救亡」口號，一是「建設山區」，二是「幹部下放」，連同匪軍軍官眷屬，也要返鄉生產，以減輕城市負擔，充實鄉村建設，並以防範不滿與不穩的農民。不過無論如何，共匪此種掙扎，一定不會收效，而且還要增加其內部的矛盾，加速其普遍的崩潰。近據大陸傳出廣州消息，即可窺見一斑：「粵省共匪執行幹部下放政策，各級匪幹由懷疑、顧慮，而至於不滿、反抗。若干偽機關、偽企業，已因強制執行整編下放而鬧出亂子

：或抗拒組織命令，強調留任，或工作鬆懈，消極怠工，以示對抗。其中以交通郵電部門最為嚴重，偽廣州鐵路局、廣州郵電局，均大舉裁員，而被裁之鐵路郵電員工不願下放，即不在裁編之列者亦寄予同情支持，影響所及，已使各交通郵電部門一片混亂！」其次復據原係匪軍軍官最近投奔國軍之張春生君對中外記者談話：「共匪內部矛盾長此發展下去，當國軍一旦反攻大陸時，匪軍中新幹部起義來歸的可能性最大，而這些新幹部在匪軍佔了絕大多數。」接着張君分析匪軍士氣低落的原因有三；一是幹部對下放運動起反感；二是軍官對家屬返鄉生產運動不滿意；三是新兵之戰鬥力不行。隨後張君總結說：「如果有大陸以外的力量支援，大陸內部的反共抗暴運動，更會風起雲湧的。」由此可見，四十六年這一年，可以說是我們國家民族命運的轉捩點，換言之，從這一年開始，共匪在大陸的狂暴的統治，已受到大陸人民以至共匪內部一種強大力量的挑戰，從「鳴放」把戲到「反右派」鬭爭，從「幹部下放」到「軍眷返鄉生產」，從西藏、新疆等地的邊疆人民抗暴運動到漢陽中學的青年學生反共行動，無一不是挑戰的催生劑，或代表作，亦即是無一不是共匪面對的敵人。願我全國上下，一致淬厲奮發，劍及履及，完成準備，掌握反攻大陸的時機，支援大陸內部的反共抗暴運動，以澈底摧毀共匪的惡勢力，早日完成我復國建國的使命。

中華民國四十七年春月草於臺北