

我生平最難忘之事

萬琮

夢中夢

正當重慶的上空遭受日帝鐵鳥下蛋(彈)的日子，適筆者奉命到金沙江試航；這項任務早已意識到是煩瑣、是艱險、的一項工作！絕不是一個短時間就可以把它結束的；因此想起了我家，若是讓它孤獨地留在危險地區，萬一有個不幸，受到不可想像的遭遇！爲了安全，祇有設法遷徙到目標較小的地方去而免得稍有一點後顧之憂，使得我一心一意地爲此項任務而努力。根據了這個決策，於是毫不猶豫地在試航工作開始之前，把全家遷移到宜賓(即叙府)去，作個暫時的安頓。

在水陸交錯的宜賓碼頭籌備試航工作，經各方協助之下，分別交涉、商量、費盡了不少的唇舌和時間，才租妥了試航船隻。並雇用一些有經驗的水手，終於把試航的節目排定妥貼。

記得在未開始試航的前一夕，我從酣夢中驚醒過來，其中的情景和平時的幻夢有些奇異！爲了使這個幻痕不使它沖淡，在當時的睡眠朦朧中，即刻向我的

爍有光的金絲黃毛，大的領着小的，老的背着幼的，却含有一種天真、合羣、自然的愛！在嘖嘖嗟嗟的嘈雜聲中，見到了人生，三步拼成一步跑都相率向着山嶺上、叢林中、拼命在奔逃，好像我們就是牠們的征服者，提出極高度的警覺，免得被凶暴者的傷害！

我們正在那悠遠無邊的山野間遨遊，忽然看到天色漸漸地昏暗下來，霎時雷閃雷鳴，隨着傾盆大雨；在風雨交加之際，祇聽得山虎在咆哮！猿猴在悲啼！水流在震動！實有「山雨欲來風雨濤」之概！當時的環境，頓時變成了一個極恐怖的世界，使我和同遊的一羣魂飛魄散！全身顫抖有想逃無路、藏身無處之感！又好像就在那個當時我們將和山岳同歸於盡，到了世界的末日，一切臨於絕境的神情！

隔不多時，風停雨止、暗去明來、山花草木呈現着靜止的狀態；在這幽明轉變之間，於不知不覺中，好像又把我們吹到一個極高的山嶺上，祇見着清明的月光，從天上的一邊升掛起來；紅色的晚霞映着蒼翠的山影；白石山上開放出美麗的花朵，一切寂靜、潔白、無邊、顯出仙境與奇蹟！而山下的江水，或許是受着大雨的影響，激成了驚濤駭浪，有如沸鍋裏滾水在翻騰！水勢的險惡，簡直使我不敢俯首下望！但好景不常，變換多端，筆者就在那「明月出大山，蒼茫雲海間」的幻覺中驚醒過來了。

這個夢境，是象徵着在漫遊仙境？抑是預兆着將要走入人生的逆程？回憶試航過程中的一切，就是夢

太太回述了一遍，而把它緊接的牢記着。

好像筆者是夢境中的一個主角，率領着若干的同志們，浩浩蕩蕩地循着一些無名峻嶺上的曲徑，由這個山頭爬上那個山邊，在叢林密茂的荒野間，萬山幽谷的險狀中來坡剌斬棘，不顧一切危險祇知道前進；似乎是爲了某項特殊的任務非達到目的不可的精神！又好像是爲了實現一個理想，一同來尋找自由樂園追求人生的美景！恍恍惚惚在那些不毛之區和罕無人跡的地區竄來竄去！

就在那個當兒，陡然地碰到了三隻猛虎，站立在距離我們不到百步遠的地方，在瞪着牠們那可怖的炯炯目光，直向着我們的前面耀射，頗有撲噬我們的趨勢！幸而奔逃得快，逃出了虎口的危險！但是走不到好遠，又遇着跨越兩個山頭看不見頭尾一條大而無比的巨蟒攔住了去路、阻擋我們的前程，使我們心驚膽怕！感到人生的前途處處是荆棘！是凶險！是恐懼！因此不得不使我們改走他途，繞着灣路，儘量地避免這人生途程的險境！

正在這緊張序幕中，又遇着大羣的猿猴，披着閃

覺中所遭遇的往事！未開始試航前原本是個夢，試航以後也就變了一個永遠難忘的夢；夢中有夢，感到人生本是個夢！

加強運輸活力

從民國廿八年一直到卅四年幾個最後年度裏，是我們抗日戰爭中最嚴重的一個關頭！因着日帝的鐵路步步緊逼着，幾使整個河山變色！從政府西遷重慶以後，懷於國家的危亡，檢討既往、加強團結、整飾內政、努力生產、充實國力；這一切的一切都須要從頭做起；抱着「抗戰必勝建國必成」的信心，上上下下都以必死的心情，來抵抗日帝的蠻幹；終於使凶惡的敵人難越我雷池一步而遭到潰敗。

然而當時受到天空上的威脅，遭遇到敵機的濫炸，摧毀了我國工業文化的設備，實難以筆墨形容其萬一！尤其是交通方面當時所遭受的困難太大！自從南京淪陷，廣州失守和海口悉被敵人封鎖以後，無論軍援的接應和物資的輸出，都因此斷絕了連絡！爲着運輸的問題，政府抱了堅苦的決心，在最短的時間而把接通印度通海的一條滇緬公路趕速完成了；遂形

成我們大後方抗戰建國中僅有的一條動脈。

這條公路建築在橫斷山脈的峻山叢嶺間，爲了急求速成和利用的關係，在行車方面，多所受到坡度和灣度以及天候的影響！當時交通的維持，除了有限的空運外，全賴着驛運工作來分段接運。當時雖有用黔

公路的暢通，因為運輸過於繁密，容納不了戰時的需要；雖有敘昆大道來輔助運輸之窮，終因駛運過於緩慢，時間上又每每受到限制！而且在公路汽車運輸中，以車輛的不足，零件的缺乏和汽油的補充深感不易；這些確為當時運輸上所感到的苦悶！政府為謀補救此種缺陷，除一面加強滇緬公路的功能外，不得不多想個出路來充實後方運輸的活力；於是利用金沙江為輔助運輸線路之議遂起，而有把它來打通的必要。

一條主線

「金沙江」三個字的來由，因為過去當地人在該江中曾經淘金的關係而得名。全流水道在清末民初的時候，原本是木船下運京銅的要道。後來因為久疏治理，航道一天天地便被淤塞了。民國以還，因着陸上交通日趨發達，而且車輛的利用在安全上也比較它來得可靠些，因此，金沙江的利用，就慢慢地沖淡下來而為人們所不重視。

從地理和歷史上的記載，金沙江本是長江的一個上段，統名曰揚子江。與黃河發源於巴顏喀拉山，同稱為姊妹河。它從青海的水源地起，即向西南方向順流而下，傍着三千公尺橫斷山脈的高原和雅羅江、瀾滄江、怒江、雅魯藏布江等流分歧的水道，在五百公尺以上的深陷峽谷中曲折奔放。因了山勢的關係，到了雲南的永勝縣以後，不像上述各河循着橫斷山脈的趨勢而流入印度洋；它却轉而西行走元謀縣境再倒向

西北流，經過昭通、雷波、永善、榆溪、屏山等縣而抵宜賓，即與北來的岷江會合流入長江；再直向東流經過江蘇省而流入於海。

這條江的形成，因為山勢的關係，使得沿江兩岸各省區的農工各業、經濟生產以及軍事國防，發生了很大的作用，而負起了復興中華民族和具有文化歷史意義的一條主線。金沙江這一段，雖然因着河床的狹窄，在航行上不能作可靠的利用，然而沒有它長江的水源要受到很大的影響！

金沙江灘險的林立，與黃河含沙沉澱之害同樣不利於航行！它的險狀，不比長江下域的沙洲在枯水時期的淤淺；或是同它那有名的三峽因洪水高漲航道狹窄以及灣曲的關係完全不同。河床的情形，有的很規則，有的很零亂；有的因了河幅受到削壁的緊逼，顯呈着非常狹窄；有的寬度在一二百米之間，恰與長江下游河床的狀況有些相同。

全江河床的形成，都由於地殼的變遷或因雷雨過久或者經過風力的吹蝕，山岩因而鬆弛坍塌，再經過若干年山洪的沖刷，使一些岫岩礫石沖積河中，所以在河身的兩岸壁間，有山溝的地方必定有灘險的形成，因為它是山洪歸宗下流的沖擊點，這樣年復一年地日積月累下來，使河身變了形態，往往河邊原本無灘的一變而有灘；由小灘而變成大灘；由大灘而變成了凶灘。水流一受到岩石的阻礙，遂激成了各種不同的驚險惡浪。若是遇到兩岸間都有急流，那就構成了所

謂「對口灘」的形勢，而使船隻更沒有機會取擇一邊來上下，實為內河航行的大患！

全流灘險因為過於密結的關係，差不多相距十里甚至二三里間即有一灘險的阻隔。每當洪水高漲時間，水位提高之後，使得有些小型的灘險淹沒不險；又因了坡度的陡壁過大，河水一瀉無餘，以致灘上的險狀仍舊恢復原狀；為了這個原因，以致船隻航行，難得捉摸它的演變而能有把握地不使發生事故。

難過閩王關

金沙江原來預計通航的一段，計由雲南省的金江街起，到四川省的宜賓縣止，在這一千多公里航道當中，總共有二百零三個灘險；這些灘險都是船隻航行難過的閩王關！根據實地探測的結果，在枯洪水時期顯現出的一些險灘情形，可分為特級、甲級、乙級、丙級四種不同的灘形。

金江的「特級灘」計有大圈、豬下扒、橋灣、石板、新廠溝、鐵廠、老君、漁洞、施期等十處。「甲級灘」計有撒水壩、綠營溝、大井壩、溜洞江、濫田壩、雙服、大灘、蜈蚣、棉沙灣、三龍溝、雙龍、白鶴灘、三家村、濫人灣、蔡家大灘、花山、撐腰浪、老鴉、丙會、鴨子庭、石各鮮、閩王片、大坪子等二十六處。「乙級灘」計有騷狐、黃龍、馬皮包、土地、大鳳灣、小牛欄、鹽巴、紅岩子、綿花灣、二龍溝、雙龍、馬家灣、紅路、黃家坳、楊家沱、撒尾台子

上、無名、陰地溝、洪門口、老鴉石、大轉塘、河門廠、新灘、三拐子、老灘、半邊橋、拐子、濫柴灣、殷灘、灣別、伊卡拉上、伊卡拉中、伊卡拉下、腊察、巴拉、撒巴、滑石板、滅波羅、阿渣拉河、七棵樹、摩地拉、米湯度、電打石、蕭草凹、沙田等四十五處。「丙級灘」計有答谷河、河那谷、老虎跳澗、踏架、皮廠河、摩溪郎、足喇亨、平川河、小金廠、拉巴渣河、米馬拉、老鴉管、大管、老渡、早穀地、納那、江春管、拉古、小心、白馬河、灰郎管、干管、旱鮮、河門江、長灘、錢四子、新灘、蓮花塘、丙老、納那河口、大渡口、鬚龍口、倒馬坎、米節沱、子時壩、花蓬子、白沙溝、鴛鴦沱、三灘、大灣子、落水洞、閩門口、甲里、金椿岩、黑者、滴水岩、甲窩、三家村、魯車渡、細鮮、花并子、鮮車河、金牙、富潤田、水打壩、撒尾台子中、撒尾台子下、普渡河口、伍邱田、茂麓獨龍子、岩壩、老屋基、乾鹽井、茶棚子、花田、大水溝、魯機、小河、高樑、新灘、段家溝、滑石板、水紅林、安吉、水銀口、宜淵、泥畝、大牛欄江、觀音閣、陸家田壩、河口、流沙坡、貓貓口、三轉灣、黃坪、沙河溝、櫻子村、連沙灣、魚洞、廻龍場、河羅、肖灘、門坎、喇嘛、鍋圈、黃毛壩、大毛、冬瓜、雙龍、擺金、雪花、啞吧、芭蕉、金剛背、三兒岩、叶灘、娃娃、苦竹、撐腰、大洛溪、大四、磧壩、貴溪、石溪、鷄肝石、灣石、鎮灘、新灘、大灘等一百廿二處。

平均灘上灘下水位的落差，從一公尺到三四公尺之間。因亂石受着水流的激盪，形成了一些凶險惡浪，所謂「鼓墳」「捲皮浪」等類的灘形。若是遇到落差較大的險灘，每每相隔半公里之遙，即能遠遠地聽到灘聲的怒吼，有如雷鳴的可怕！灘二流勢的凶湧，又如瀑布下降，有萬馬奔騰無法收輻之概！

金沙江的灘險重重，要想船隻越過各級灘險，確實有些困難。根據船伏們的經驗，金沙江的航行有種種不同的過灘的方法；遇到特級灘的時候，採取「擡乾箱」的方式！方法是先把貨物先行卸下後，再將空船由岸上擡過灘險。或採「滾乾箱」方式，將空船移至岸上，放在許多的圓形木棒上，用人力推滾至灘頭或灘尾再把船放入河中，遇到甲級灘時，可用「吊神船」的方式。將船中貨物卸空後，把繃繩拴在船上，並在岸上繫放，使船身在緩流的地方徐徐吊下。若是要越過乙級灘時，雖沒有特級或甲級灘那麼凶險困難，但也須要經過一番的冒險才可通過；遇到通過丙級灘的時候，便可以安然的漂放了。

由於河道的坡度相差過於懸殊，或因漲水時期洪流的奔放，以致各段間的流速最大，據水文站歷次測量記載所得，平均每秒由一·五至三公尺之間；最大的流量，約為一二、七〇〇立方公尺；最小的也在一〇、〇〇三立方公尺的上下。每當山洪暴發，水流湍急的時候，船隻的操縱極感困難！一到枯水季節，又感水源不足、灘勢凶險、無法越過之慮！這是金沙江

天然的缺陷，也就是我們想要利用它來通航的一個困難！

無名英雄

爲了加強內部運輸的靈活，適應抗戰建國的需要，對於金沙江的利用，頗爲當時人士所矚目。爲了這個目的，在民國廿八年五月間，曾經由行政院水陸聯合設計委員會召集了川、滇、兩省和中央的經濟、交通、水利三部以及西南運輸處等有關機關，先後組織了一個金沙江查勘試航隊。第一次試航參加的人員計有：許顯耀、胡運洲、錢運泰、王天傑、周有彤、張炯和國聯駐華顧問蒲德利諸位先生。接着又舉行第二次試航工作，當時參加的代表除許顯耀君外，計有胡品元、洪瑞濤、束松慶、張昌麟、何學孟、朱士俊、莊英傑、王偉、高鶴年、林順發（駕長）和殷孟芝（水手）諸位先生。他們從雲南省的金江街起到四川省的宜賓縣這一千多公里之間，先後作了兩次的查勘和試航工作。當時試航的工具，曾經利用過五十三加侖的汽油桶，把它編成筏艇試驗過；也曾雇了些當地的船伕駕駛木船實地試過航；因爲灘多水急，終難很圓滿地達成試航的任務。

在過去兩次試航的區域中，會經過一些有名無名的險灘，尤其渡過特級險灘的時候，使試航人員感到害怕！其中最險的漁洞和老君兩灘，由於河床堆積了無數的亂石和峭岩，而兩灘又相連接的關係，在一千

多公尺以上長度的惡浪，稱爲全流當中最險的一個。它無論枯水或是洪水時期，都隨時呈現着它的險狀！因此，當地鄉人稱它爲「金江灘王」，由此也可以曉得它並不平凡，凡是到過金沙江而曾經拜會過它的人，莫不對它起了一種驚奇和恐懼的心理，永遠地沖淡不了遊歷或查勘者的遺忘！

聽說在第一次試航隊經過這個灘王的時候，參加試航的人員，沒把它的凶險看在眼上，都抱着一股勇氣和冒險精神去衝，不幸遭遇幾次翻船因而死於灘下的很多：當時國聯駐華水利顧問蒲德利先生（MR. BOURIGE）、西南運輸處的胡運洲先生和經濟部的張炯先生以及幾位水手，都爲了試航而先後犧牲了！據說當時蒲氏的想法，認爲在他荷蘭的水國裏不少和水力鬪爭過；也會在汪洋無際的大海中飄浮過，如此區區的河灘裏絕不認爲是想像中的險路，沒有去意識河灘的形成和海洋有些不同：沒有想到在極不規定的河床中受着惡浪礮石的打擊而竟會在這小小的溪流中結束了他的一生！也不想不到在重洋萬里之外做了他鄉之鬼！更想不到竟會和我國一些有志之士共同攜手爲追求人類幸福而永垂不朽！

從第一次試航翻船的遭遇，得到蒲氏殉難的消息，引起政府的憂慮而感對不起友國協助的盛情！當時就便派了他們一同參加試航的許顯耀和錢運泰二君，會同法國土木工程師顧問穆和先生（MR. H. E. MAHX）、英國醫生勞勃森先生（DR. R. C. ROB-

ERTSON）和國聯秘書長駐華代表杜魯先生（MR. P. DORVILLE）等人，於同年的五月底趕到蒙姑鎮，在沿江附近的一些居民協助之下，從事尋找打撈。後來在棉沙灣發現一具已爲鄉民撈起埋葬的屍體，他們也祇有在這一具死屍去找線索。當時除在死者身上取下來的一把中國小刀和兩色橡皮一塊以及交過部七十二號的證章一枚外，還在死者的手上發現結婚戒指一顆。後來把那具屍體運到昆明的省立醫院去實行解剖，經過各方驗明之下，才認定了確是蒲氏的屍體，並證明他在殉難的時候，沒有受到任何刀鎗的創痕，確係在試航時因爲翻船而受到的遭遇！政府爲表示哀悼，特別舉行一個很隆重的追悼會；並由國聯顧問團接受政府給予蒲氏的獎狀和一萬元撫恤金。在開追悼會的當時，聞蒲氏的太太因事滯留在河內，未能前往參加，曾經寫了一封信給許顯耀和錢運泰二君，表示感謝他們參加這項尋撈辛苦的工作。

關於胡運洲和張炯二位的屍體，雖經過多方的尋覓和打撈，始終找不到一點蛛絲馬跡可爲撈獲者一些依據而能完成他們的任務；政府也曾爲他們追悼一翻，頒給了兩張榮譽獎狀，並各給撫恤金伍千元，慰藉他們的英魂。

聽說在胡運洲君離開昆明東裝起程的時候，他有一位江西老表劉姓的同事，看到他在上海時穿着商船學校冬季制服所攝的放大像片一張，會向胡君討作紀念，當時胡君曾經表示說：「這張像片是將來爲我開

追悼會用的……」，不料後來為胡君舉行追悼會時竟用了那張像片！在無意之一言中竟成爲事實而抱恨終天了！

胡君在未參加試航前，曾和一位小姐訂過婚，他臨別時告訴她說：「試航成功後，即在昆明舉行結婚……」，已充分流露着他的志向和事業心！自此一去，竟隨金沙江的水流永遠不能回頭！胡君早已知道試航工作是艱險，抱定了不成功便成仁爲國捐軀的決心！他和張君以及遇難數名水手這種崇高的精神，將伴着金江長流永久地燦爛光輝！也是在我國內河航行史上永遠留下了不可磨滅而值得紀念的一些無名英雄！

試航的動機

計劃通航的區域，根據過去兩次試探的結果，經過有關主管當局熟商研討之下，認爲金沙江的利用，重在宜賓到蒙姑鎮這一段；由蒙姑鎮經過三十公里到昭通縣兩天的駛運後，再用汽車經過昆明轉運到印度加爾各答來出海；這樣、不僅加強了四川到雲南間的輔運能力而銜接通國際的路線，且減輕了汽油和車輛的一些消耗；而把蒙姑鎮到金江街最難行的一段段拋棄不用，藉以減少施工的困難和翻船的危險。

通航計劃這樣決定了，於是「打灘」「築旱道」「做樺路」等工作，遂作了積極的展開——由查勘到計劃，由計劃到籌款，由籌款到施工，差不多花費了兩年多的時光，耗去若干的人力、財力、物力、得使雖然由宜賓經過屏山和蠻夷司間已打通了航行，宜賓屏山間通了小輪船，然而大部份的航道，終因種種自然環境的限制，又因了日帝的瀆潰獲得光榮勝利，終於把這項傷腦筋的工作中止進行。

所經過的一些往事，雖成爲交通史上的陳跡！然而當時這些戲劇性的扮演，已使試航人員的熱血灑遍了金沙江！愛國熱情震撼了大小涼山的寂靜！爲抗日建國、爲打通運輸出路，這些冒險工作而遭遇到種種意外的凶險，實寫盡了人生不平凡的起伏！

在筆者的往返試航中，曾經和一位事業家討論到金沙江通航的問題，他曾對筆者說：「……你和參加試航的人們，把祖國放在前面，把生命置之度外，大家具有這個決心，有這個信念，靠着這點勇氣，憑這股幹勁，不管成功與否，國家的前途，就靠這點精神……」，這一段話，就是當時交通部次長兼民生實業公司總經理而於抗戰時在水運上有功績的盧作孚先生給筆者的一個鼓勵。「這點精神」確爲筆者半生來致力於事業的一個基本要件。

謝 啓

茲接奉本會紐約執行委員會滙來美金壹百元，充同學錄成本費之用，特此謹致謝忱。

打灘的工程告一段落。第一步要試探試探國家付出這些人力財力和物力，究竟能否達到利用的目的？有無改進的地方？其發生的功效又如何？這個試驗工作，是要交通部來負責的，因爲當時內河木船的航行，是屬於驛運工作的範疇內，於是責由交通部的驛運總管理處來辦理。主要的任務就是試航，筆者就是當時派充試航者的主角，曾經率領着船伏駕長（即船長）和一些工程師們再作第三次的查勘和試航的演奏。

金沙江的試航，據說遠在民國前三年時候，法國對該江的利用，早已抱了一翻野心！他們曾經派過一些水利專家偷偷地查勘和試航過；不僅關於河道的情形、難險的狀況、水位的深淺，都有詳細的測勘；而且對於沿江兩岸的山形、地勢、礦藏、森林、物產等等也有詳盡的調查和記載；並繪了數十張的河圖，後來經過法國政府詳細研究的結果，認爲困難重重，終於不重視而放棄了，此爲外人在我國內河試航的嚆矢。

筆者們試航的時候，在遍無人烟和荒山夾谷中，曾經遭遇到凶蠻夷人的擄劫！洶湧無情洪水的打擊！毒蛇猛獸的侵襲！瘟疫的感染以及死亡溺斃等等不幸事件的相繼發生，飽受了人生的苦楚！但爲了任務，爲了國家，不惜整天泡在諸葛武侯久戰孟獲那些不毛之區，和一些無法紀的野蠻者交織着！這樣出死入生來來往往了六次，先後不幸殉難的船伏計達六名！中間連續不斷的工作幾達兩年之久。

製 造 批 發 零 售
紅 磚

建 南 窯 業 工 廠

台 南 縣 永 康 鄉 鹽 行 村
(台 南 市 北 郊 六 甲 頂)
電 話：四 二 三 五 號