

返 鄉 省 親 出 川 抗 戰

服 務 交 通 五 十 年 之 三

● 陳 樹 曦 (前 國 防 研 究 院 講 座, 中 外 雜 誌 社 特 約 撰 述 委 員)

蜀 道 難 難 於 上 青 天

在我買到一張民生公司由漢口到重慶的船票以後，真是喜出望外！那時候，在南京的國民政府已遷都至重慶，大批的公務員與下江的難民紛紛經各種途徑遷入四川。水路是最容易也是最快的一種交通，但是一票難求，陸路的川漢鐵路與公路均未興築，所以古人說「蜀道難，難於上青天」，這句話一點也不假。在船上看到兩岸的天險以及部份棧道，諸葛亮的八陣圖，劉備死亡時所駐的白帝城，以及巫山三峽美麗的山水與風景，真是目不暇給。逆水行舟有些帆船尚需要「拉纜」的纜夫（苦力），在江畔夕照中以繩索「啣！啣！啣！」的拉船前進，令人同情他們勞苦情況，更是目不忍睹。

帝 王 將 相 美 人 遺 跡

我坐在船艙中觀望長江兩岸的景物，同時誦讀詩聖杜甫的詠懷古跡詩：

支離東北風塵際，漂泊西南天地間。三

峽樓臺淹日月，五溪衣服共雲山。

羯胡事主終無賴，詞客哀時且未還。庾

信生平最蕭瑟，暮年詩賦動江關。

寫亂世流離的情形，避難他鄉，思念家

園，把庾信和杜甫自比，滿腹牢騷，我在戰

亂之時，能夠返鄉省親，較之杜甫幸運得多

了。

搖落深知宋玉悲，風流儒雅亦吾師。恨

望千秋一灑淚，蕭條異代不同時。

江山故宅空文藻，雲雨荒臺豈夢思。最

是楚宮俱泯滅，舟人指點到今疑。

杜甫懷念屈原的弟子宋玉的古跡，對証

船行途中的景物，讀杜詩美妙的辭句，感愴

動人。

群山萬壑赴荆門，生長明妃尚有村。一

去紫臺連朔漠，獨留青塚向黃昏。

畫圖省識春風面，環珮空歸月下魂，千

載琵琶作胡語，分明怨恨曲中論。

荆門是現在的湖北江陵縣，明妃姓名名

嬺，在荆門地方，可以見到王昭君生長的村

落，杜甫詩寫王昭君的不幸遭遇，流落在沙

漠地方，真是紅顏薄命。

蜀主任吳幸三峽，崩年亦在永安宮。翠

華想像空山裏，玉殿虛無野寺中。

古廟杉松巢水鶴，歲時伏臘走村翁。武

侯祠屋長鄰近，一體君臣祭祀同。

三國時代劉備帶兵討伐東吳，曾經親自

到過三峽地方，後來死在白帝城的永安宮，

杜詩寫劉先主的古跡，杉松巢水鶴，伏臘走

村翁，三峽附近地方，一派淒涼景象，歷歷

如繪。

諸葛大名垂宇宙，宗臣遺像肅清高。三

分割據紆籌策，萬古雲霄一羽毛。

伯仲之間見伊呂，指揮若定失蕭曹。運

移漢祚終難復，志決身殲軍務勞。

杜甫詩寫劉備，連想到諸葛亮，對諸葛

亮十分贊佩。英雄志士，風流人物的逝去，

使人不勝感慨，而他們偉大壯烈的事蹟，遺

留下來的古蹟，也使湖山增色生輝，至於三

峽之美，勿待贅述，常常是「山窮水盡疑無

路，柳暗花明又一村」，但是，我歸心似箭

，無心來欣賞風景。到了萬縣，船方同意旅



①作者（左）與張大千（右）晤談時合影。
 ②作者陳樹曦（右）陪同張群（右二）視察台中港時留影，左為陳鳴銜。



客上岸一遊，卻發現了一件怪事！

博物館驚人的陳列

萬縣為水路入川沿岸第一個大縣，也是兵家必爭之地。楊森（子惠）部隊曾久駐萬縣，並以砲轟及驅逐英船成名。上岸後，曾到萬縣博物館參觀，在一個展覽室中，忽然發現有驚人的陳列物品，四周岸上用大玻璃缸放置自人身體上割下來的東西，泡以酒精，有人頭、手、足、五臟甚至陽具等物體，缸前註明係自川北王神仙身體上割下來的。據說是王神仙在川北某地起兵造反，以天降神仙救世為名，號召無識的群眾，跟著他造反。當地無識的群眾，受他的迷惑，盲目的崇拜，跟著他打家劫舍。楊森的部隊將他剿平，活捉了王神仙，將他斬首示眾，並割裂了他的遺體，裝在各大玻璃缸裡，泡以酒精，陳列在博物館內，公開供人參觀，目的在破除迷信。此舉雖然是前所未聞，見所未見。也許是當時破除迷信的一種必要的手段？但是看起來，真是令人觸目驚心，可怕極了！尤其是在博物館內有這樣的「驚人展覽」，是不是太野蠻些？事隔多年，不知這些可怕的展覽品現在還存在否？

山城初試滑竿交通

到了重慶，先預備看我的二哥樹駒，他大我一歲，我們同班在四存中學畢業，又一同考進北平大學工學院預科。在預科二年級

的時候，我插班考入交通大學北平鐵道管理學院，預科二年級，他仍留在平大工學院，後來在該院電機工程系畢業，他在北平找工作不順利，只做了一個短時期的電力公司的畫圖員，不久返川在重慶電力公司任工程師。我們已經有三年多沒有見面了，這時他已結了婚，住在山上。當時重慶的馬路尚不能完全暢通公車，上下山必須搭乘「滑竿」，所謂「滑竿」是兩根粗的竹竿中間綁上一個「坐椅」，由兩個人抬著上下山坡，而且兩個人常常一邊唱一邊走，一應一答，非常有趣。我是第一次乘坐，好像在坐轎子，又比轎子簡單多了。當時山城一部份的交通，還要靠這種簡單古老的工具來維持呢？

重慶實業界的鉅子

我乘滑竿到了二哥家，他約我一同去看胡光杰（仲實），胡是我父親「換帖」的弟兄，也是台北尹仲容在經濟部長任內發生所謂揚子公司案中的胡光庶（叔潛）的哥哥。當時重慶所謂金木水火土五大行業的鉅子，有胡光杰光庶兄弟，康心之心如兄弟與劉航琛三大家族。所謂「金」是指銀行業，「木」是指木材與建築業，「水」是指自來水公司，「火」是指電力公司，「土」是指水泥與砂石業，五大行業大部份為上述三大家族所擁有，與廿年前台北市的國泰集團的蔡家，台泥中信集團的辜家，大同集團的林家的情况，不相上下。

見了胡光杰二叔，他問我想不想到成渝鐵路去工作？當時成渝鐵路正在施工中，局長為鄧益光，是從膠濟鐵路調來，在宜昌設有材料轉運所，所長高銳，是我大姑父高鍾的堂弟，留日也曾任在膠濟鐵路服務過。我剛從前方回來，目的在省親，並不想馬上就業，所以婉謝了胡二叔的好意。第二天我就搭四川公路局成渝段的班車回成都。從重慶到成都雖然只有五百多公里，但是要經過璧山、榮昌、隆昌、內江、資中、資陽、簡陽到成都，班車走兩天，在內江過夜，第二天下午纔到成都。父親親自到站來接我，數年不見，父親的頭髮已經斑白了。

短期服務四川公路

到成都不久，我帶了謝學長岳寫的介紹信，去四川公路局車務處拜訪該處副處長代理處長的張應熊學長，張非常親切，問我有沒有寫的「有關交通方面」的著作。正好我帶有幾本在學校時編輯的「交通經濟月刊」，裡面有我寫的兩篇報導：一篇是「救濟晉煤與平綏平漢兩路煤運」，一篇是「一九三三年中國的航業」。第二天，我將上述有關我寫的著作交給張代處長。當時四川公路局局長為魏軍藩，是劉湘主管軍需的人員，經常不在局內，局務由副局長何迺仁代理。張代處長將兩本刊物與何代局長看過，就派我為車務處的處員，月薪一百元。但當時四川省政府公務員的待遇是八折九扣，實支只有

七十二元，不過那時米價也只有兩元一擔，算起來，已經很不錯了。

車務處的組織，內部只有三課，計核、營業與監理，三課課長均為北平交大同學，計核課長為一九三二級的戴世文，營業課長為一九二四級的袁樹聲，監理科長為一九二九級的徐克，與我同時被任命為處員的，還有一位一九三二級的陸鈞，代處長是一九二三級，大家全都是四川人，抗戰撤退先後返回四川為本省交通服務，真是盛極一時。至於外段站主管有無同學？就不十分清楚了。

我在四川公路局服務時間甚短，自民廿七年（一九三八）一月起至八月止，只有八個月，雖然很短，但是與各位學長鄉長相處，精神非常愉快。父親置有一部黃包車（人力車），是他在擔任成都煙酒公賣局局長時所買下的，也給我用來上下班，雇了一位車夫，每月工資僅需二元。以一個處員乘坐自用車上下班，也很令人側目。我的工作，先派在處長室內，協助處長整理文書，後又調到營業課主辦客運業務。幾個月中也發生了一件麻煩的案件，有一輛成渝段的班車夜宿內江的時候，突然起火，將全部行李燒毀。處理這一件行李賠償的案件，的確傷透腦筋！很多旅客都是從下江逃難到四川的，有一位年老的女旅客，她說她從下江逃難出來，所有房地契都放在箱子裡，燒了怎麼辦？依章她未託運「保值」行李（也未買保險），只能照客運規則規定理賠，明明知她說的話

未必是假，但是愛莫能助，也無法超額賠償。這案子拖了很久纔處理完畢，也費了不少唇舌與時間。張代處長有意調我到萬縣去當段長，被我婉謝了。

民廿七年（一九三八）八月，有一天我突然接到修城學長自湖南湘潭打來電報，邀我出川參加湘黔鐵路工程處舖軌通車的工作。這時候公路局車務處長，已派由一位留法的陳君接任，張應熊學長恢復副處長原任，我對於公路並無留戀的意願，而且自己尚年輕，省親目的已達，應該出川參與抗戰修路通車的工作了。

抗戰築路三位前輩

抗日戰爭前後，我國政府對於興築鐵路的政策，仍然是非常積極，各地方政府也極力配合。如浙江省政府完成的輕軌杭江鐵路，山西省政府完成的同蒲鐵路，民間修建的江南鐵路，東三省完成的四路聯運（抵制日本侵佔的南滿鐵路），中央政府除前述的成渝鐵路外，並將杭江鐵路改建為標準軌距的浙贛鐵路，由杭州直達衡陽，並完成了錢塘大橋，又將江南鐵路改建為京贛鐵路。民廿六年七七事變南北戰爭爆發後，政府仍積極在西南與西北趕築鐵路，如將隴海鐵路延長至寶雞後，再趕築寶天鐵路（寶雞至天水），天蘭鐵路（天水至蘭州），在湖南除將粵漢鐵路完成通車至廣州外，另自湖南株州向西的興築湘黔鐵路（株州至貴陽），湘桂鐵

路（衡陽至桂林），以及湘桂鐵路延伸的桂柳段（桂林至柳州），柳南段（柳州至南寧），四川的綦江鐵路（重慶至綦江），以及雲南的滇緬鐵路與敘昆鐵路等，無不在測量與規畫或興築之中。當時，在這些鐵路紛紛動工測量期中，鐵路工程界中產生了三位鉅子，都是交大的前輩。一位是興築杭江浙贛以及負責滇緬鐵路籌建的唐山交大一九一四級的杜鎮遠學長，一位是打通粵漢路並完成湘桂路的桂柳段隴海路的寶天段以及籌建天蘭段的上海交大一九一五級的凌鴻勳學長，一位是曾助杜鎮遠修浙贛、京贛路興建與拆遷以及打通湘桂鐵路與籌建湘黔鐵路的唐山交大一九一八級的侯家源學長。這三位學長都是交大傑出的前輩。杜鎮遠我瞭解的不多，凌鴻勳曾任過上海交大的校長，在工程界比較穩健，興建工程循規蹈矩一絲不苟，侯家源則以趕工出名，他主張先求其通後求其備，在湘桂鐵路趕工期中曾有一天完成一公里的紀錄，三百多公里的鐵路在一年內完成通車。

杜、侯在修築杭江與浙贛鐵路的時候，原為正副首長，後以意見不合，侯率一部份工程人員（同學與學生）離開，另創天下，造成三位工程界前輩鼎力的局面，號稱抗戰期間鐵路工程界的三位鉅子。

政府在抗戰期間趕築後方鐵路的政策，得力於三位前輩暨所領導的交大同學的奉獻不少，也產生了不少的傑出與優秀的鐵路人

才。

搭乘鹽船前往武漢

我接到修學長的電報後，極為興奮，認為自己年輕，應該再赴前方參加抗戰中的鐵路建設工作，雖然在家鄉骨肉團聚，可以享受親情，但是，這時我僅有廿六歲，應該赴前方參與更艱巨的任務。徵得父親與繼母同意後，不顧四川公路局新任陳處長的慰留，我毅然單身搭車去到重慶。

到了重慶，所見都是入川逃難的旅客，而且當時（漢口吃緊）已無客船開往漢口（只有來的並無去的），只好到江邊在碼頭上找到一艘到漢口運鹽的貨船，僅要十元的運費，用繩索將我同行李吊上鹽船，睡在統艙與船員一同吃飯。這是，我一生最奇異的一次旅行經歷，更沒有遊山玩水暢遊三峽的心情了！當時，我只希望早一點到達漢口，幸虧鹽船下行很快，不到三天就到了漢口。我趕緊到平漢路局一問，在該局服務的同學說，日軍已迫近漢口外圍，他們不久就要撤退了，囑我趕快到株州去。

粵漢鐵路北段調度所在株州，並兼軍事運輸委員會江南調度所軍運列車調度的責任，正副所長宗元龍與傅達都是北平交大一九二九級的學長，他們招待我住了一晚，第二天，就搭公車到湘潭了。

湘黔鐵路工程處設在湘潭郊外「益智學堂」內，是一所教會學校，因戰爭而停學，

為鐵路工程處所借用。湘黔鐵路起點在株州，經過湘江大橋繞到湘潭。當時湘江大橋尚未完成，株州至大橋邊，中間設有田心取一個車站，已通車將器材疏運至江邊，再由輪渡過江，轉運至湘潭，湘潭車站已完成。處長由侯家源以湘桂鐵路工程局長兼任。侯局長經常在衡陽督工趕築湘桂鐵路，湘黔鐵路工程則由高侯局長一班的一九一七級學長裴宜祥副局長主持。我到湘黔報到的時候，正值湘桂鐵路趕工通車至桂林。湘黔鐵路雖湘江大橋尚未完成，但築路工程也一直向西趕修，由湘潭經湘鄉楓樹山楊家灘藍田向西積極施工中，路線係經新化芷江入黔，至都勻與黔桂路接軌，再修築至貴陽。

我到湘黔鐵路工程處報到後，纔知道運輸課尚未成立，僅設有車務與機務兩股，車務股長為修城，機務股長為潘祖佑。鐵路舖軌，除湘江大橋未完成外，已積極向西興築，湘潭湘鄉間已通火車。我奉命負責列車車輛調度工作。當時，新路運輸方面籌備的工作，一方面要招考與徵試前方撤退人員，一方面也要適才適所的調派員工派往前方開站，開始辦理通車營運，確有一番新的氣象。我負責調度的工作，因為車站少車次也不多，而且通車未久，工作並無困難。不久，路局在車機兩股之上，增設運輸課，派周賢鎮擔任課長，周係清華畢業留美碩士，曾主持江南鐵路公司的運輸工作，人極精明幹練，要求水準也高。一部份江南鐵路撤退下的同

事也加入工作。不久，周調重慶在行政院水陸運輸委員會工作，課長一職由修城代理。

拆除湘黔鐵路全線

我在湘黔服務不過幾個月，這時候漢口業已淪陷，日軍已過長江，攻擊岳陽一帶，長沙一度告緊。不幸的是，湖南省主席張治中情報不實，張惶失措，竟下令放火燒了長沙，實行所謂「焦土抗戰」，事實上日軍距離長沙尚遠。我們在湘潭也能望見東北一片火光，真是人間世上的一个大悲劇！也是荒唐透頂的一項錯誤大措施！結果槍斃了三位替死鬼——在治安上負責的首長，而張治中反居然無事，也真是一件怪事！後來，長沙由九戰區接管，由薛岳負責，居然打了三次勝仗。在這期間，我曾奉派乘船至長沙接洽軍運事項。湘黔舖軌通車已達到一百九十三公里金沙灘的地點，距離新化縣只有七公里。

民國廿七年（一九三八）二月，有一天，侯家源局長告訴修代課長要他派一個人隨他到前方工地去視察一下，修即派我同往。我還是第一次見他，他當時不過四十三歲，是一位高大的胖子，他是蘇州人，南人北相，當時，他非常嚴肅，我也未同他交談，只是，在返回路局時，他同我說，要我寫一個全線拆軌暨運輸軌枕與一切器材逐站撤退的簡單意見給他。原來這時路局已接到軍事委員會一個緊急密電，限路局自三月一日起，在兩個月內將湘黔鐵路已舖軌地段全線軌枕

拆除暨所有機車車輛與一切器材運往廣西柳州，改築黔桂鐵路。我對於這件事，已有所瞭解，馬上寫了七點建議，侯局長完全同意，命令各單位准行，並派工程師何劍為拆軌隊長，調我為車務段代理段長並負責拆軌隊一切運輸事宜。當時，何劍只有二十九歲，我廿八歲，以兩個年輕人竟負起這樣鉅大的任務，我們自一百九十三公里拆起，將軌枕及各站一切設備物品，一面拆一面裝車後運，拆到湘潭時等候總局一切設備裝車，休息十天，再繼續向東拆遷。四月廿六日清晨二時將株州起站拆完，全線拆遷工作告一段落。我不管時間是否太早，以調度電話打給裴副局長宜祥，報告他全線已提前四天拆完，裴副局長極為高興，連說「恭喜！恭喜！」

派駐冷所疏運器材

湘黔拆軌後，所有員工器材均轉移至廣西柳州，在宜山成立黔桂鐵路工程局，仍由侯家源裴宜祥分任正副局長，我則以車務段代理段長名義，派駐湘桂鐵路冷水灘調度所，負責與該所聯繫，搶運湘黔拆軌後所裝運出的車輛與器材。這時侯湘桂鐵路已改為管理局，石志仁任局長，原津浦機務處長，車務處長為北平交大一九二七級的學長劉鼎新，車務人員大部份由各路撤退人員充任，其中以津浦鐵路人員為最多。全線共設四個車務段，第一段在衡陽，第二段在冷水灘，第三段在桂林，第四段在柳州。第二段段長，

正好是我在津浦鐵路徐州車站實習的時候，給我幫助最大的徐懷芳學長，副段長劉金泉是與我同時在徐州車站實習的一位同班同學。我先到衡陽湘桂鐵路局拜會了劉鼎新學長後，就赴冷水灘工作，住在劉金泉的家中，他並未攜眷，正好與他同住一間宿舍。每天早上八點鐘，我就到調度所，先查有無湘黔車輛器材自粵漢路衡陽站過軌到湘桂路的衡陽站，如有，查明車號，立即開單拜託調度所主任郭寶勛提前掛運至柳州，並通知黔桂路工程局的材料處。郭與我有三種關係，第一，郭原是津浦路徐州調度所主任，與我同事；第二，他是北平交大一九三一的學長，高我三班；第三，在日機轟炸津浦鐵路各站到車時，我們曾共同工作過，合作的非常愉快。所以湘黔鐵路疏運器材的車輛，每天都很多順利的優先掛運到柳州，以配合趕工的需

特殊任務採購木排

要。上述工作非常輕鬆愉快。但是過了不久，突然接到侯家源源局長的電報，要我到桂林去一趟。我到桂林後，見了侯局長，他竟派給我一個新奇的任務，叫我去到桂林以北榕江的上游，有一個小鎮——長安鎮，去採購木排。木排係將樹木砍伐，按粗細順序繫成木排，放置水中，順流而下，沿途停靠各鎮標售。我同侯局長講，我對木料是一個大外行，也不懂得行情，如何採購？侯局長說，

交大同學沒有辦不了的事，一回生二回熟，你去一定可以勝任？我又問他為什麼要買木排？木排中的木頭粗細不一，修路有何用途？他說，新工首要在「通訊聯絡」，各工務單位工地均分散鄉間，交通不便，無通訊設備，則無法指揮聯絡。所以，先完成通訊設備為施工最重要的一項，而架設電話線路則必須木桿，抗戰期中並無合格製造電話木桿的商人，所以採購木材為第一要項。我無法拒絕，只好搭船逆流北上，經過六小時的航行，纔到達長安鎮。事後，我纔知道我的前任是材料處長的外甥，因為舞弊，被木商控告，移送法辦。該處程處長不願再派處內人員，因為我當時在材料處列支薪水，所以推荐我前往。

我到達長安鎮後，纔發現這一個小鎮的確是一個木排集中採購最適宜的地點。在兩個月內，我一共採購了六萬多根木頭。我的辦法只付百分之五的訂金，在木頭上打印黔桂戳記，運至下游指定的到達地點交貨，驗收後再付清餘款。路局在該處設有收貨站暨木材廠，經選擇後，何者用為「電桿木」，何者用為工廠與辦公室用途，由工廠加工處理後，再運送至各地使用。西南造船處王兼處長沈正奉命製造木船，發現此種購木辦法頗為有效，也派員仿照辦理。

趕工順利成立運課

我擔任這項採購木排工作只做了兩個月

，就調回柳州了。原來黔桂鐵路工程進行非常順利，由廣西省政府發動民工協助，分段分區由各縣徵調民工協助施工，分別擔任路線上土石方「挖方」及「填方」的工作，而且湘黔拆軌所運過來的器材，也因湘桂路冷水灘調度所的幫忙，儘快的掛運到柳州，有了人也有了器材，黔桂鐵路的工程進行得很快，已達到一部份鋪軌通車的階段。運輸課也奉命於民國廿八年（一九三九）七月成立，課長一職仍由修城學長擔任，下設三股，我擔任計核股長，一九二四級的學長張寅旭擔任運輸股長兼調度所主任，營業股長一職尚未派人。計核股主管人事總務財物出納稽核帳務等工作，事鎖而繁，幸有一位老學長北平交大一九一九級學長劉培芳，以專員名義協助我處理一切，也等於我的一位副手，工作進行非常順利。

特殊局令限時完成

新路運輸單位成立，首要準備站車的人事，尤其是熟練的行車人員最為重要！頭二三等所需要的人手根據行車與業務量的不同而互有差異，最小的三等車站，以兩班制計算，也需要正副站長各一人，站務司事二人，轉轍工四人，站工二人，如辦理客貨運業務，尚須根據業務量與工作時間而增加人手。計核股主管人事，所以人事方面的規劃招考、訓練與選用的工作，非常重要而繁雜。好在大批湘黔拆軌後留用的人員以及其他各

路撤退人員，都可以甄別選用，工作雖繁，尚無困難。惟當時的侯家源局長僅四十三歲，已主持過三條鐵路的新工。他修路以「快速」出名，也正符合戰時的需要。追隨他左右的人，大部份是唐山交大與他前後班的同學或他在該校教過的學生。他築路的政策是「先求其通後求其備」，以符合戰時的需要，所以他的命令向無商討的餘地。我舉兩件事可知一二，有一次他打電話給我，他要求第一：築路已通車營業各站必須在進站大門，面對旅客適當地點裝置一面穿衣鏡，限三天辦好，以利旅客整容。第二，車站前廣場必須豎立一旗竿，由當地工務段負責，也限三天辦好，設置穿衣鏡及懸掛國旗由運課課負責。

還有一次，對列車上服務生，限三天換穿短袖月白色制服。但這些命令如依規定程序採購招標比價辦理均無法做到。幸通車不久，車站數與服務生人數不多。只好遵命辦理，辦好再向會計處打電報說明係奉局長命令辦理，並抄呈局長備案了事。如果按正常手續，招標比價，則不知何日完成？可見侯局長性情之急與求功之切！

以此類推，他對於工程進步與督工當更為迫切，故效率高而制度亂。以致後來黔桂路撤退的失敗，侯家源曾被政府予以「停止任用兩年」的處分。

運課易人再度返川

金城江通車不久，民國三十年（一九四一）七月，突傳運輸課長易人，修城調部，遺缺以梅超任繼任，梅是北平交大老學長，一九二二（民國十一年）鐵道管理科畢業，是一位調度專家，曾任軍事委員會江南調度所副所長（所長為交大一九二七留美的劉傳書博士）。

據說「換人」的原因，因修城不能配合侯局長「性急」趕工的要求？真象如何？無人得知！梅到任後，即將我調任營業股長，而以民國七年（一九一八）畢業的老學長嚴文華（電影明星嚴俊之父）繼任計核股長，運輸股長張寅旭未動。

我對於繼任人選並無意見，而且也全是老學長，都可以向他們學習共事。但是，我認為修城被調職頗為不公。我與修城已三次同事（津浦、湘黔、黔桂），每次都是他約我幫忙，他做事認真負責，不大多言，頗有膽識與擔當，長沙大火時，他方自岳陽粵漢路前線回到湘潭，才使湘潭路局人心安定。所以，對他無故被調職，我也連帶求去，向路局辭職不准。

不過，我已決心與修城共進退，正好，日機轟炸重慶及自流井（我的家鄉）一帶，我請父親打來一個急電，要我回家協助處理，我即附呈家電再度呈辭，這次，纔獲得批准。我立即購買西南公路的車票，自柳州返回重慶，這是我第二次返回家鄉了。（未完）