

貴州政壇憶往(二)

何輯五

貴山富水舊夢痕

京黔滇公路貴州段

國家公路的建設，是由交通部公路總局負其總責，每一公路都設有工程處或工程局，並且分段進行，各負專責，京黔公路或京滇公路亦不例外。凡公路建設，第一步是選定可能採用的路線，這種路線，往往不止一線。次一步驟，是組織測量隊與考察隊，測量隊純粹是專門性的技術，所負責任是經過路線的地形測量，記載其他沿線的地形與里程及其施工難易的狀況和重大工程的所在，一一繪製地圖，加以說明。其最後一步則比較各路線之里程遠近，施工難易以及經濟與軍事價值等條件，予以選擇，至於經濟價值與軍事價值等等，則由考察團提出報告。二者或分工進行，或由一個組織中分組進行。前者既是純粹技術性的，那可直接由中央負責，但其經濟價值如何，則必須由地方政府提供資料，由地方經濟人士參加工作，並須顧及當地人士之意見。至在工程進行之際，則更須地方政府之協助，諸如路基

土地之議價收購，與地方民衆之間的協調，工程所需的人力供應與物資供應等，在在需要地方政府的合作與支持。當時公路工程之進行，大體上以軍工為主，但需地方政府的支援，仍是不可或缺，西南公路路線之最後確立，一般都和舊日的大道相符合，其要點改進之處，並不甚多，足證先民交通路線的採取，雖無科學測量的根據，但憑其經驗，選其最需要、最近便與最易行走的路線，大體上都與科學測量相接近，故路線的最後決定，並不甚難。我在貴州的工作重心，便是策動地方政府與中央工程隊之間的緊密合作與全力支援。我與省政府毛主席光翔之間，既能推誠相交，因此得省政府的全力協助，並不困難；至於對縣市地方政府與民衆之間的聯繫，也是非常的圓滿，一則因何氏在貴州的聲望甚高，尤其是先君在日，熱心於地方公益的發起與推動，常以本身所有的力量來支持進行，率先倡導，向為地方人士所欽敬；其對地方問題，向採超然態度，從不以我兄弟在中央的工作關係，尚有所主張

，使地方政府發生困難。先君除地方公益事業有關者外，從不與地方官吏往來或有何干求，其深望之高，遐邇欽服。我既得先人之蔭，復受中央之命，督促公路建築之進行，對地方政府的聯繫與民衆的合作，真能收事半功倍之效。回憶蔣公要我，返黔工作時的面諭，許為最合適的人選，我在工作進行時，常常體驗其識拔的知遇之恩，格外努力，格外謙慎周密，務期不負領袖，不墮家聲，此或為工作格外順利的因素之一。

京黔路路線與進度

京黔公路的原定路線，自湘入黔，自黔入滇，其大致已由中央決定。後來的實施，即以此為準繩，經由實際測量而稍作修正。實際上，此路的貴州段十六年已在開始，惟進行則甚為緩慢，其工程進行，則以徵民工為主，及我返貴州，始全力推行，進展迅速。茲略誌當時的進行情形如下：

起 里程(公里) 建築時間
貴陽至安順 九五·四五 民國十六年

安順至黃菓樹 四五·一〇 民國十七年
 平定至下司 一三·〇〇 民國十七年
 貴陽至甘把哨 一二〇·七三 民國十八年
 甘把哨至鮎魚舖 二五一·六九 民國廿五年
 京黔公路的貴州段至此全線完成，京黔間
 開始通車。

由黔向西延長至昆明段，亦即京滇公路之西段，除上述貴陽經安順段十六年築通外，其餘部分之進展如下：

黃菓樹至盤縣二〇三·〇〇公里民國二十五年
 盤縣至勝境關 六八·七二公里 民國二十六年
 至此京滇的黔境段，全部竣工，京滇公路至此全線通車，我真如有釋重負一般。這裏，我要特別補充一點，那就是甘把哨至鮎魚舖一段所以遲至二十四年底完成，二十五年始通車，那是由於經費的關係，大家都知道，從二十二、三年間



民國二十五年本文作者在陸軍大學進修時的照相。

中央集中力量剿滅贛南共匪的老巢，一舉而擊破之，共匪西竄，中央軍跟踪追擊，至此因軍事上的需要，特別款撥到，始行趕築通車，故路基路面，頗為草率。但是這一段路線的完成，京黔之間，始能直接通車。這裏，我們可以看到蔣公要我回黔督修公路，目光深遠，而且是完全具有軍事的意義。中央軍西追匪軍，得到運輸的便利，故沿途匪軍毫無喘息餘地。中央軍入黔，黔省政府改組，由顧祝同墨三任主席。墨三與三家兄袍澤之誼素深，我在貴州的工作，更能專心盡意的致力於建設。

黔滇段黃菓樹以西，十八年後，也成作駁無常的狀態，其故與黔湘東段同；二十四年以後，積極興築，其故亦同。此段路線，皆與山脈直交，上山下山，輒達十餘公里，尤以晴隆、普安間的江西坡為最，在二百公尺之平面距離間，由谷底盤旋而上，凡二十四彎始達山頂，工程艱鉅，實為全省之冠。但以軍事需要，積極進行，不到一年，也全部完成。其間辛苦，實難以筆墨形容。願各方面之通力合作，幸無延誤，亦云幸矣。

四大幹線艱苦工程

我在抗日戰爭之前的貴州工作，雖以督築京黔公路為主，但是其他公路的建設，我也盡了最大的努力。前面說過，京滇公路之另一任務，是担任京川間的間接聯繫，一旦抗日戰爭發生，我海口被封鎖，有借重越南海防的必要。基於上述二大要素，黔川公路

與黔桂公路的建築，不僅非常重要，而且也是我分內應為之事，故該兩路之建築，與京黔公路，同時進行。黔川路貴州境內的一段，是由貴陽北至桐梓，長達二百二十五公里，十九年開始建築，不久即告完成。此段路線，自貴陽至遵義的婁山關，為上坡線，工程並不怎樣艱難。自婁山關至桐梓，則為下坡線，桐梓實在婁山山麓，全部幾乎都是陡坡，路線凡七十二彎，盤旋而下經花秋坪至吊絲岩，都是「之」字型彎道，工程也是相當艱鉅，行車則以下坡的危險性較大，駕駛人員莫不視為畏途。二十五年桐梓至崇溪河段八十八公里築通，貴陽重慶間始全線通車。

黔桂公路最早進行的一段，是修文縣至清水鄉。修文縣舊稱龍場，即明王陽明先生曾謫居之所；清水鄉舊稱狗場，這種以十二生肖為市場名稱的舊名詞，也就是十二日纔有一次市集，十足表示了貴州經濟的落後。這段公路只有十五公里，始築於民國二十二年，不過是發凡起例而已。但是從黔湘路的甘把哨，南經陸家橋，都勻、墨沖、獨山、上司、下司、南寨，營上至廣西之六寨的一線，則於是年通車，可稱為黔桂東線。從廣西至四川的觀點來看，則仍以六寨經獨山都勻，取道黔湘西段而經貴陽為捷徑，故二十三年後將獨山至六寨一段，長達七十二公里的路線築通，也是應軍事運輸與經濟發展的需要。

以上以貴陽為中心的黔滇、黔湘、黔川、黔桂諸公路，黔人習稱為四大幹線，在貴州省的立場來看，未始沒有意義，但在全國公路網來看，則黔湘、黔滇乃京滇公路的一段，黔川、黔桂乃

川桂公路的一段。從首都南京爲中心作觀點，那京滇公路的黔境段是居於樞紐的地位；以陪都重慶爲中心作觀點，在借道海防爲出入港的時期，黔川桂的地位，更具樞紐性的重要；在借道仰光爲出入港的時期，而在川滇東西兩路未築通以前，黔滇段與黔川段之重要性，也居於樞紐的地位。一般黔人以四大幹線爲得意之作，誠小乎其視之矣，然當時一般的黔人，固未嘗知此意義。

海防仰光兩條通路

二十六年七月，抗戰發生，我國海口全被日海軍封鎖，一如預料，香港海防遂爲我國對外交通之鎖鑰，爲了增加越南對內地運輸的便利，原有黔桂公路之外，不能不增開黔桂西路。這條公路的沙南段，即由黔滇公路的沙子嶺經興仁而至安仁之南龍，二十六年即已築通，足證黔省對於



本文作者(左)奉命出任貴州省建設廳長偕夫人飛抵貴陽時在機場留影。

此一國防需要的工程，早有準備。此後即展築自安龍經册享、打言而至黔邊的八渡，廣西方面也將南寧向北至八渡之公路築通，由海防所吸收之國防民生物資的向內運輸能量，自此大增。

二十九年以後，海防港之運用，又發生阻礙，乃借緬甸的仰光爲我國的出入海港。於是打通滇緬公路，佔我國國防建設的最優先地位。由緬輸入之國防民生物資，初期皆由貴陽轉運，不特路線延長，而且時間消耗亦多。政府乃優先建築川滇東路與川滇西路。川滇西路由成都經雅安，逾大相嶺與小相嶺，沿安寧河谷，直下

昆明，其路線不經黔省。但川滇東路則經本省西部，其路線起川南的納溪，南貫黔省西部而至黔滇路，中經赤水、威寧畢節等地，工程亦稱浩大。此路在貴州部分，在二十七、八年間，先後完成通車。

我奉命主持對黔省有關之國防公路，總算次第達成任務，未負最高當局對我的寵命，也算是我對抗日戰爭，略盡了我的心力。

貴州省道與縣村道

關於貴州的公路建設，國防有關的部分，自然最稱重要，但是對貴州經濟開發的公路，便是我努力的次一目標。

我初返貴州，是毛光翔的省主席，不久即由顧祝同担任主席，我都是省政府委員的名義。顧祝同在任不久，由吳鼎昌達銓繼任，我除了仍任省政府委員外，兼任貴陽市市長，但爲時不久，即調兼建設廳廳長，由是我對貴州的建設，負責名正言順的責任，謹就我對貴州全省公路建設策劃與推動經過，容述如後：

貴州省素稱貧瘠，致有「天無三日晴，地無三里平，人無三兩銀」之諺，足證貴州之貧，與天時和地形的條件有關，但實際上最大的因素，是交通不便，地面產物無法運出，地下資源無法開採。大家都知道貴州是雲貴高原的東部，貴州貨物出入，必須經由四川、湖南或廣西，其天然運輸路線，不是長江的支流，便是西江的支流，這些支流，都是上源，水急而淺，灘多而險，只有黔邊地區，對內對外能够行駛小木船，運輸量

都極有限，而貴州所產，多半為山貨與農產品，既大且重，非這些小型運輸工具所能勝任。貴州對外的公路交通網，雖因抗日軍事的需要而暢通，但省內交通，仍須發展，否則經濟開發，仍將成爲畫餅，所以我在督導所謂四大幹線的時候，即注意省內公路的建設，以促進貴州的經濟繁榮。

二十年首築清鎮至畢節的公路，便是基於這一出發點。是年建築修文至清文鄉的公路，二十三年建築貴陽至惠水的公路，二十五年建築清鎮至平遠的公路，二十七年建築興仁至興義的公路，二十八年建築至屏玉銅仁的公路，建築遵義至綏陽的公路，二十九年建築陸家橋至三都的公路，遵義至鳳岡的公路，興義至江底的公路，三穗至星子界的公路，三十年延長遵鳳路至思南，延長興仁路至貞豐，建築安順至普定的公路，平越至馬場坪的公路。三十一年至抗戰勝利，又陸續建築威寧至沙子嶺，銅仁至松桃，郎岱至黃真樹的公路。此種點點滴滴的進行，無非本着黔省財政負擔的能力，期望建成黔省本身的公路網，以便與國家公路相聯繫，以暢貴州貨物出入的運輸。三十三年以後至三十五年，並推行縣鄉築路運動，計縣道完成者達八百五十餘公里，鄉村道路完成者，達二千七百餘公里，成績可謂差強人意。

抗戰勝利後，訂立五年省縣鄉村道路發展計劃，方期局勢安定，貴州全省的省縣村公路網按部就班，依計劃實施，不意共匪猖獗，逐漸延至西南，貴州亦不能例外，我的全省道路計劃網，終成泡影，思之淒然。

蔣公在追擊共匪時，曾至貴州，至三十二年

復臨貴州巡視，我侍從 蔣公至各處觀察，前後達一週之久。蔣公跟我說：「貴州建設，因交通之發展其文化經濟已前進了五十年。」我在貴州十餘年來的艱苦工作，得此一言的獎勵，精神上感到無限的興奮與光榮，蔣公是了解我沒有辜負他的特達之知的。

貴陽設市經過原委

貴州在戰國晚期始與中原相通，當時稱爲黔中，秦楚交爭而入秦國之手。漢時則爲夜郎國所在，從「夜郎自大」這句成語來看，可知中原雖知夜郎，而夜郎則固未嘗知中原之大與中原文化之高。我國歷史所稱的黔中郡，牂牁郡等，都是指貴州。從越南歷史上第二個開國之君「蜀王泮」的史實來觀察，蜀王泮的故居是蜀，何由而遠至紅河流域？其可能的途徑，就是經由貴州和廣西的地位，已極重要。越南共和國的故總統吳廷琰，曾在民國四十八年訪問我們的行都，初來時，是西裝革履的現代裝束；後來接受先總統 蔣公的國宴，自吳總統以下的隨從官員，一律越南裝，其中特別值得注意的一項，是都用青綢或青布包頭，那是西南諸省的民間打扮，貴州也是如此。足證貴州對南方文物的影響之深。但是，貴州是一個貧瘠的地區，清代的貴州政府，仍靠中央政府的協餉，始能維持。貴州現在存有許多用十二千支的屬尙來做場名，如龍場，如狗場，如大兔場等，明王陽明先生曾謫居於龍場，就是現在的修文縣。以十二生肖作場名，那就是表示十二

日纔有一次場期，充分表示了貴州經濟的落後，明代仍然如此。西南各省的所謂場，滄江浙等省的鎮或市，北方諸省的集，廣西省的墟。西南各省的老百姓到場期上場，稱爲趕場。在場期，附近鄉民各以有餘之物，陳列於場的途旁，以待買主，此即所謂「趕場」，十二日纔趕場一次，也等於說十二日纔需要作一次的貨物買賣，所以這是經濟落後的事實表現。雖然川黔各省的場期，在抗戰期間，一般都是三日一場，如一、四、七、二、五、八、三、六九等爲場期，足見在經濟雖較前爲進步，但是仍然存落後的象徵。

貴陽繁榮幾大因素

貴州各縣，比較上最繁榮的是貴陽，以其在貴山之陽而得名。其所以較爲繁榮的因素，略有下列諸端：

其一，位於全省的中央，是在東西交通與南北交通的十字路口；

其二，貴州有地無三里平之謬，貴陽附近則不然。其地位於烏江上游之一的南明河流域，爲一小盆地，山環於外，水流於中，東西和南北的距離，不下十餘里，萬山叢中而有如此規模的平野沃野，適合於產生一個小都市的條件。

其三，貴州自成立一個政治單元後，其政治中心即在貴陽，旋即成爲本省的軍事中心或治安中心，這是貴陽比較繁榮的最主要因素之一。

舊時的貴陽，儘管有這麼多的因素使其發展，但是貴陽人口，在抗日戰爭發生之前，仍然只有二多萬，與其他各省省會的人口，動輒數十萬

維州山居雜詩 (四)

謝扶雅

異鄉寂寞夜昏黃，垂暮盲翁欲斷腸！故國山河多破碎，不堪鵝角泣寒蛩！
醒來午睡惺忪眼，讀罷唐詩步出門。紅日西沉尚餘暑，徘徊草地待黃昏。
六月慳慳暑伏經，佇看大地滿腥腥，薰風吹我何曾醉？世事催人覺夢醒！
何處西南任好風？消融蒸溽日當空。遠來遊學東方客，圖籍兜售作暑工印
度留學生來兜售宗教畫冊

山鄉習靜意冲謙，步上高岡大氣鮮。古木蒼蔥濃蔭下，一為長嘯仰青天！
飛城無意撲欄干，閃爍流螢野草間，濃透露華庭樹靜，夜深客裏興闌珊！
濯濯山頭漸轉青，可知節候幾回經。故園大麥成黃熟，無限鄉情給喚醒！
一犬吠形百犬聲，伶仃獨步野鄉程。晚來細雨輕風過，一片清涼無所爭。
短笛橫簫和玉琴，父兒嬉女一條心。山神也會與奇妬，圓月閉扉掩袖深。
時親家自莫來此小住，晚在音樂室合奏適逢夏曆五月既望，但不見月。

迴廊繞步忘更沉，風靜雲輕草木深。苦海眾生相逐逐，為權為利枉機心！
夕陽西下暑炎消，爬上山頭亦自豪！萬木森森一新屋，神州古廟黯魂銷！
蒸暑一場陣雨過，炎消氣爽晚風清。天邊射出緋霞彩，掩映農場草更青。
起伏岡巒三十里，天然美景不勝收！及時行樂君須記，百代光陰不我留！
高溫炎暑焦三日，霖雨滂沱萬彙舒！得救符徵隨處是，感恩神學我高呼！
余屢作「感恩神學」文

萬里晴空無片雲，草齊樹靜鳥聲聞。獨行踽踽青山道，勾起鄉思重百斤！
低首沉吟太白詩，海樓天鏡嘆神奇！此間風物平凡甚，宗國銅駝祗夢馳！
李白渡荆門送別詩：「月下飛天鏡，雲生結海樓。」

狂風雷雨霎時來，地動天驚萬象哀！老樹庭前忽摧折，主人也為黯神友！
獨抱孤芳上曲岡，斜陽投影步成雙。築壘鑿井營生活，堪羨山家日月長！
雲輕風靜仰天高，千古悠悠史跡遙！世局縱橫憐萬姓！澄清何日嘆今朝？
排遣孤身情影罩，風光遠眺倚闌干。夕陽冉冉沉山後，又是一番景色看！
蝙蝠無端飛入戶，是憂是喜事難猜？重重煩惱心頭結，家國沉淪卅載來！
東來紫氣少陵詩，杜甫秋興第八首中「東來紫氣朝王母」晨起向東吐納時，每早
在門前行深呼吸十分鐘只是迢迢望東亞，不堪家國滿瘡痍。書生本色亦天真，
耕讀傳家告後人；文史哲神勤四學，學而又習吾吾身。

飛倦歸林幾歲經，在山泉水本來清。賦詩言志兼怡性，寄與蒼松十丈青！
躑躅山坡自來去，異鄉滋味感飄零！知音最是叢林鳥，早晚清啼作送迎！
存吾順事沒吾寧，不怨天更不尤人。花落花開復解謝，循環造化理至真。

者，仍有遠為落後之感。但是抗日戰爭發生以後，貴陽的重要性有着新的發展，其人口突然增加到三十多萬，就是它突然發展的具體事實。我們分析其因素，也有下列諸點，值得注意：

第一、舊時貴陽對外的交通，都只靠着幾條人行的大道，而在抗日戰爭發生之前，這些大路，都改成公路。本人在前面貴州公路發展的經過中，曾有詳細的敘述，略人所共知四大公路，就是西南國家公路的一部分，而且都是相交於貴陽的道路。

第二、抗戰期間西南各省的來往，貴陽成為必經的孔道。例如由長江下游至陪都重慶的路線，自宜昌淪陷以後，大多數的客運與貨運，都取道湘西的公路經由貴陽；當時粵漢鐵路北段尚能暢通，粵漢路並自衡陽建築湘桂鐵路，向西南延伸，經由桂省西北而至黔南的都勻，客貨運也有經此而達重慶，貴陽仍為必經的孔道。

第三、南部淪陷後，香港仍為走私商人的目標，其陸上的終點，是香港對岸的沙魚角，經過一段艱辛的運輸路線而到達桂省，也是取道貴陽而至陪都。

第四、緬甸未淪陷時，仰光為我國的客貨出入口咽喉，滇緬公路築通後，昆明成為客貨集中地區，轉輸至陪都，貴陽仍然是必經路線之一。

在這樣的情況之下，貴陽表面上是處於客貨運的過道，已足使貴陽趨於繁榮；但是有許多本無一定目標的旅客，就在貴陽停留下來，作為生活基地；並且由於繁榮的突飛猛進，也吸引了不少商人，在此求取生活的發展。凡此種種，都使貴陽的地位之重要性，日見增加，也就促使貴陽成為省轄市的基礎。我便是貴陽市成立後的第一任市長。