

# 抗戰與交通

◀ 讀閱人同關機各部本供專刊本 ▶ 期二十第刊月半



二十七年八月十二日，敵機轟炸江岸車站，我交通員工奮力搶救車箱，損失甚微。

國立北平圖書館藏

## 雙十節特刊

本期要目

- 封面銅版(奮力搶救車箱).....公權
- 交通人員如何努力以盡抗戰之責任.....編者
- 從『雙十節』說到交通抗戰.....楊止戈
- 抗戰期間後方交通人員應有之表現.....鄧宇
- 如何發揮我們的力量.....文英
- 怎樣盡了我的責任.....謝錚
- 論交通大學課程改革(特載).....凌顯常
- 人事管理之目的及其方法.....記者
- 戰時交通員工集訓後處置辦法.....記者
- 積極充實後方交通(專載).....記者
- 部務紀要.....記者
- 本部重要人事動態摘要.....記者
- 插圖二幅.....記者

# 紀念雙十節與交通抗戰

## 交通人員如何努力以盡抗戰之責任

公·權·

爲·武·漢·日·報·紀·念·特·刊·作·

抗戰時期，交通方面之職責，在前方使已有之交通設備，雖受敵人之威脅，而仍能暢通無阻，保持其應有之效用，及國軍撤退，則盡量毀壞，使敵人不能充分利用，在後方使運輸與通信綫路，逐漸補充，減少因工具缺乏或海口封鎖之困難，同時使西南西北各省增進開發之速度，而與中央保持更密切之聯繫。抗戰以來，即秉斯旨進行，未敢一日稍懈。（中略）故雖環境極其艱難，亦隨時盡其最大之努力。惟以吾國交通設備之未盡完善，在事人員之未盡訓練，因應此國際長期之戰爭，其困苦不易，可以想見。雖然，交通事業為時間空間之聯鎖工具，隨時皆有困難，亦隨地皆是

經驗。吾人必須於困難之環境中，愈挫愈堅，益增努力奮發之勇氣；於經驗之寶藏中，推陳出新，力求事業不斷之進步。須知交通事業，與民間之生活，關係最為密切，平時民間利用交通工具，習為慣常，一旦稍有阻礙，即感種種不便，此吾交通人員必須隨時盡其在我，力為改善。惟值茲抗戰時期，一切運輸，當儘先供應軍事，然後再顧其他，因之有時斟酌緩急，不能不使民間需要，略為委曲，稍受犧牲。此實為非常時期交通運輸所無可避免之萬不得已現象，亦鄙人深願藉此機會，懇切期望國人共加體諒者也。

×  
×  
×  
×

# 從『雙十節』說到交通抗戰

編者

民國二十七年的雙十節，在這全面抗戰緊張的時期中降臨，國人撫今追昔，應有無窮的感慨，同時也應有無窮的興奮！所感慨的，民國成立二十七年，以變亂頻仍，無法及時完成現代國家的建設，以致授敵以侵略之柄，貽我以莫大之辱。所應興奮的，自七七抗戰以來，全國上下，人無分老幼，地無分南北，萬衆一心，在最高首領指揮之下，團結禦侮，已陷敵於進退不得之泥潭，而使吾人前途之荆棘挾，最後之勝利希望以俱來，不過，單單感慨，不足以制敵，必須痛自檢討過去癥結之所在，而尋求所以招致侵略之由來，單單興奮，不能求勝利，必須切善糾正以往錯誤之要點，而努力所以達到勝利之途徑！

委員長說：「敵人之所以胆敢輕視我們，侵略我們，因為我們不能團結一致，不能各盡責任」，因國人不能團結，所以無法樹立共信，共信不生，自信不立。無自信就不能盡責。反言之，因各人不能盡責，所以無法確立自信，自信不立，共信不生，無共信就不能團結。所以團結與盡責，盡責與團結，相維相繫，相生相成，我們要抗敵，當從團結做起；要救國，更當從盡責做起。因為不團結，是過去積弱的根源；盡責任，才是今後生存的門徑！

我們就交通言交通，欲各人切實盡到交通對於抗戰的責任，我以為至少限度，應具二種基本的精神：

一、非常時期，異乎平常狀態，一切的一切，均現着緊張

，急促，不安的局面，吾人必須堅定意志運用思想，從紊亂中尋出頭緒，處變態中如處常態。譬如說：本部為適應軍事前方後方工作便利起見。同人分處各地辦公。如何使公文之聯繫，工作的分配，檔卷的存放，得以下上互為呼應，縱橫相為聯絡。必須各人在合法的規範中，自求其相機處理之道。因目下同人分散各處，欲期前後方互相策動，實不可能。待人策動，是『等事做』，策動人做，是『叫人做』，都不是非常時期所能辦到的。現在唯一人人『尋事做』，充分發揮『自我』自動的精神，無論處在一地一隅，應即自己形成一個有組織的小機構，自己尋求一個有意義的工作中心。

二、同人既有事可做，應即做到盡善盡美的地步。因為抗戰時期，一切以軍事為主眼，軍事最講求科學，科學最講求正確。交通是抗戰工作之一環，其萬不容有一絲一毫的疏忽，不言可知。譬如說：最近粵漢路貨運舞弊案人犯，在押赴衡陽途中逃逸，主其事者，固有其層層解說的理由，而其事前未能策劃周詳，自屬毋庸諱言，此事雖小，可以喻大，希望同人把這件交通界偶然遭逢的不幸事實，做一個沉痛的教訓。

以『抗戰』的精神，充實『交通』的機能，  
以『交通』的使命，助成『抗戰』的目的！

# 抗戰期間後方交通人員應有之表現

楊止戈

蘆溝橋一聲炮響，展開全面抗戰的序幕，甲午後此不僅為第一次對日正式交綏，亦為我國六十年來第一次對外大抗戰；蓋我國於九一八之變，不抵抗而拱讓三省，一二八之役，雖曾予敵人以嚴重打擊，但彼時政府以有內顧之憂，事實上未嘗全力以赴。今則不然，舉國一心，各黨一致，同仇敵愾，萬民憤激；精神步伐，均趨齊整，於此偉大的廣汎的反侵略戰爭，不正是謀中華民族的生存，也是為人類，為弱小民族伸張正義，所以此次戰爭，實其有深刻的歷史底價值，勝固可喜，敗亦光榮。十數月來，我平、津、京、滬相繼淪陷，近視者或以為憂；實則所見未免為錯誤；蓋敵我在物質上本相懸殊，彼素不以我列為敵國之一，彼之所以亟亟侵我者，旨在取得我國原料，軍港和陸空軍根據地，用為擊退遠東白人勢力，完全獨霸亞洲的企圖，因日本不但深慮蘇俄伺其背，並恐英美兩國脅其旁。所以彼之軍備，即以上述三國為對象，目中固未嘗有中國在內。以此我國抗戰的不二戰略；即為如何消耗彼之軍備，以減低其實力，而一城一地的得失，轉無關係大局。彼縱能再深入，未見遂得亡我；反之時間愈延長，空間愈擴大，敵人之消耗亦愈烈，就不能應付英美俄等國壓迫了；矧自戰局開始以來，被目為馴羊的中國，忽搖身一變而為咆哮的雄獅，運用全力，以與搏鬥；與敵軍死亡率之大，物質消耗量之多，在在出於敵人意料之外。於是漸感進退維谷，欲罷不能。更以皇軍顏面攸關，勒馬為難。終至老羞成怒；出全部力量二分之一以對我。但

屢戰屢創，未見奇效。其捉襟見肘的狀態，明眼人一望而知其離崩潰期不遠。由此觀之，則最後勝利的屬我，殆無疑問。唯是現代戰爭，勝負非全決于疆場；後方工作人員亦有重大責任！尤以交通從業人員最關重要。偶或措施失宜，就足影響整個戰局。謹將管見所及，略舉數點，以供參攷：

## 一、加緊工作

現代戰爭之範圍，已由平面而演為立體；全時，勝負之決定，亦不僅疆場之進退為準則。故當此前方戰土浴血抗戰之際，我後方交通工作人員，應如何淬勵奮發，加緊工作；以維護交通脈絡，增強抗戰力量。夫交通之意義，在平時為文化、經濟、風俗之調和與交通，入戰時則所負之使命，自更為重大。且易生障礙，易遭破壞。因此，服務交通員工，除直接在戰區工作者外，其在後方人員，應不以已盡本份為已足；當隨時隨地，竭其最大之忠誠，以全部能力貢獻于國家。要知後方多加一分努力，即前方多收一份效果。鐵通、公路、電信、郵政為然，我航政又何獨不然。至輔助軍運，調節金融，疏通人口，輸載貨物等等，則水道障礙較少。故從事航業人員，尤須加倍努力也！

## 二、正確認識

我國此次抗戰，其戰區之廣，實為有史以來所僅見。以中

國海岸綫之長，海防力量之微，任何海軍國家，實際上均力能侵入之。故自開戰後，敵軍除以配備最優良之陸軍，在其空軍掩護下，南北兼進外；復以海軍不時向我沿海威脅。試思以我武備之落後，在現代戰爭中，能與自詡為一等國之日本在東、西、北三戰場上，予以異常猛烈之抵抗，其為極罕有之事跡，中外人士咸不加否認。推其因：一方面，固由于我數十年來之受盡侮辱，一旦振奮，其勢遂銳不可當；而另一方面，實為我民族思想之抬頭有以致之。以故人人具必死之心，無退縮之念。所謂：「以此制敵，何敵不摧；以此圖功，何功不克」。近之如基瑪爾領導下之土耳其復興，卽一例也。據此以觀，暫時之得失，實不足為慮；而最重要者，厥為對一般人之認識錯誤，必須立予糾正。如日前徐州之失守，此在我原為戰略上之變更，損失輕微；而敵人以倍大之代價，所得不過一空城。是我未見敗，敵亦未見勝，已彰彰明甚。乃武漢居民，遑奔走相告，惶惶不可終日。宛若武漢將為徐州之續者。其對於此次抗戰認識之歪曲，誠無可諱言。戰時我後方交通工作人員之行動，小之足以牽動社會安甯；大之足以影響前方戰局。故尤須有正確之認識，然後可以臨事鎮靜，不為外界現象所惑。

### 三、嚴戒縱樂

一國之興亡，決于民族之覺悟與否；而民族之是否已確實覺悟，則胥視其精神之振奮或頹唐以為斷。我國自有清以來，遭受數百年奴化教育之結果，毒素遍佈血液。循至民族意識日

趨銷沉。民族精神日益渙散。自士大夫以迄庶民，莫不以苟安享樂為事，以致政治不修，國力衰微。對於交涉，靡不受盡壓迫。中法諒山之役，以戰勝國之地位，反至割地求和，事之可悲，孰甚于此！迨民國後，斯風始為之一變。惟積習既深，欲其根本剷除，誠戛戛乎其難。二十餘年來；外禍頻仍，內亂不息，洪水旱荒，更相為患；民衆流離失所，無衣無食；農村破產，經濟枯竭。國脈民命，實將有無以為繼之虞。當此之時，全國民衆，應如何有所警惕而刻苦自勵，挽救危運；願一部份生活於優裕環境中者，依然胡天胡帝，縱情享樂；渾不知國家民族為何物。言之彌覺心痛！我 蔣委員長有鑒及斯，乃創導「新生活運動」；力矯惡習，限制享樂。數年來努力推行，成績斐然。此舉對於漸趨萎靡之民族，不啻注射一極猛烈之強心劑。因之，全民精神，日欣欣以向榮，莫不深覺來蘇有望矣。詎知以是深觸敵人之忌。恐五年十年後之中國，將不復如今日之脆弱。乃不顧一切，大舉侵略。處此生死關頭一髮千鈞之際，我民衆應更如何忠勇奮發，臥薪嘗膽，庶不致稱敵心願，為所竊笑。惟一般無正確認識及神經過敏者，恐難免故態復萌。以為人生幾何，朝不知暮死；何必斤斤於生活之嚴肅。於是歌台舞榭，流連忘返；視工作為畏途，日唯淫樂之是求。此種現象，實大非所宜！深幸我交通從業人員感于自身責任之重大，均能潔身自愛，不為所沾。甚望我全國民衆，亦自加檢討。否則勞神傷財，誤公誤國，有賴自殺矣！

# 如何發揮我們的力量

——凡有利於國家，生死以之——

中國有的是人力，只要人人能盡力衛國，便可抵抗一切的侵略，排除一切的困難，因為我們有了四萬萬五千萬人口，還不能克服外來的壓迫，戡滅寇虜的野心，有何面目立足於世界。何況我們這次抗戰是求中華民族的生存，這次戰爭如果失敗，不僅國破家亡，子孫萬世也要過着非人的生活。所以要達到抗戰的勝利，必須把各個人的力量都集中團結起來，一心一意來保衛國家。

唯其如此，所以我們必須發動整個民族偉大的力量，但要做到這一點，單純的靠宣傳所收效的還不夠，還嫌微薄，抗戰了十四個多月，所得的教訓是怎樣，我們不妨檢討一下：在軍隊方面是出了相當的力量，在全民方面呢，是否也如此，是否能夠配合了軍隊的水準而盡了每個人的力量呢？事實上是證明了不夠！儘管喊着『有力出力，有錢出錢』的國民最低限度底要求，但仍有不少數的沉溺了靈魂的人們，正在尋索着粉紅桃色的夢，做着醉生夢死的勾當，由於許多大都會中，刺耳目的靡靡亡國聲色之娛，還在畸形地長足發展着！活動着，這是不能掩蓋的事實。外國人的觀察：在中國的後方，是看不到戰爭的緊張狀態，這不能不算是一種幽默的諷刺，你能誤解這樣子就是『鎮定』『沉着』的嗎？

由此反證了有錢的人，真能澈底輸將國家，幫助抗戰的，

似乎還沒有完全達到這水平綫上，而且反過來對國家事，無所用心，終日虛耗金錢能力在墮落之路的人似乎是太多了！這是如何痛心的事呢？岳武穆說的：『文人不要錢，武人不怕死，天下太平』！這兩句話，正好用在我們國難的今日，我們試一反省，真正慚愧：『武人』是做到了不怕死，真能夠犧牲的大無畏精神上了。而所謂『文人』呢？——廣義的不但是從政人員，除了荷戈的戰士以外；每一個人都應當不要錢，『不要錢』的推論，便是要『拿錢出力』！我們怎樣才可以使每個中國人都能夠『出錢出力』呢？上面所說的靠宣傳的收效是不切實際，而且不能配合目前的需要！我們必須要嚴訂怎樣才能達到國人『出錢出力』的辦法，使每個有錢有力的人都自動的無條件的盡其所有貢獻給國家，再不然，要強制實施起來！在這個嚴重的關頭，為自己為國家的存亡生死大前提，我們並不覺得這是苛刻，只感到是迫切的需要，假如想到了做了亡國的順民，要想盡其所有，也許不能夠担保性命的安全了！時機迫切，實在不容許我們再有躊躇的餘地。

在抗戰未爆發前，每個人都不能苦悶，尤其有錢有力的人，要想出錢出力去貢獻國家誰也不免懷疑，因為國家連年內戰，誰是為祖國的獨立生存而戰？真有點含混，尤其在日本人壓迫透不過氣的時候，有時不免會走着極端，凡是有利抗日的策

郵  
字

動，都不免設法直接或間接去幫助，這是過去的事實。現在已充分地可以盡量發揮我們的力的時候了，還用得着珍惜與顧慮嗎？所以我們可以用堅決的口吻說：『凡有利於國家，生死以之！』我們怎樣出盡自己的力與錢，抱着犧牲小我完成大我的精神，整個的貢獻給國家，同時把各個的能力與意見，充分地歸納到有利抗戰方面去！

像最近廣西省厲行徵兵辦法，是怎樣公忠爲國，而且正是推行了『有錢出錢，有力出力』最好而切實的辦法，值得在此介紹，以每個足年的壯丁（十八至四十歲）要是沒有參加征兵抽籤，準備聽命赴前綫殺賊的話，只好付給公元的相當代價，（大約是百元）抽中規避的，十倍納費。這的確是一件最嚴正而收效的原則，比什麼宣傳和勸導都有力而且能夠普遍！如果各省都照這樣辦，將要收到強大的動員和源源不絕的資力呢？

我很希望這種出錢出力的策動，能推行到每一角落裏！播下強有力的民族抗戰的種子，開着光榮燦爛勝利之花，結實出強盛繁榮的中華之果。

## 怎樣盡了我們的責任

文·英·

### 搶運六十萬加倫汽油之經過

去年十月奉公路處趙處長之命，到青濟兩地招攷汽車司機機匠三百名，赴西北辦理國際運輸之用。此事異常順利。不及一月，即已辦竣。十一月初余方在青島辦理結束，準備言歸之際，復得電令，留青督運六十萬加倫汽油。此事初由鐵道部參事張慰慈君接洽妥當。旋張君返滬，運油事遂由余經辦。

六十萬加倫汽油，分四批運出，經張君與膠濟路局及三大油公司（亞細亞、美孚、德士古）代表亞細亞英籍經理商定於十一月十一、十四、十八、廿二、四次運完。前二批運西安，後二批運浦口。余最初即做錯一件大事，即將運輸日期及數量，用明電向京報告（因未領密電本）。發電後始覺不妥，夜不安寐。次日果接趙處長長途電話，以發電不慎相責，余深自引咎，旋即電請處分。幸此次辦理迅速，於原定時間提前六日運完，於津浦隴海兩路猛烈轟炸之下，安全通過。惟半月之內，提心吊胆，唯恐其意外，無日不到鐵道運輸司令部打聽油車蹤跡，並督促其迅撥機車，速爲轉運。

十一日及十四日兩批，均按原定計劃運出，除在濟南因機車缺乏及接洽未週，略有延誤外，途中均甚順利。至十四日濟南形勢，已極緊張，隔河已聞砲聲。且有敵人將向濰縣進攻，截斷膠濟路之消息。沈市長應韓復榘之邀，在濟商討時局。彼用長途電話通知青市府胡秘書長，囑中央各機關在青所購器材，須趕緊運出。余與胡秘書長商議之後，是夜即往膠濟路局運輸處長私邸，商請提前撥車，承允設法。旋即驅車往訪亞細亞英籍經理，彼遠住郊外，深夜叩門。余即告以時局緊張，十八及廿二日兩批，須於十六日一次運完。彼謂「君以爲濟南危急乎？余以爲至少當可

守兩禮拜也」。余答「余亦希望如此，惟戰事殊難預測，余需最安全之時間」。幾經磋商，彼九十六日先運一批，惟最多只能運二十萬加倫，餘十萬加倫可於十八或十九日運出。因汽油均在大油池中，只十五日一天，實不能趕裝三十萬加倫之油。聽同時貨款在上海尚未交付也。余亦以臨時改期，固未能過於勉強。且已能提前，復可增加數量，不能謂彼不幫忙也。乃即返寓，是夜不能安寐。蓋念今日一滴油即如一滴血，余若不能完全運出，終覺有虧職責也。

翌晨再訪英經理，幾經交涉，始先由亞細亞向德士古暫借已裝聽之汽油十萬加倫。蓋六十萬加倫之油，亞細亞實佔其大半。以彼是時已裝聽之儲藏，實不能應付此緊急之需要，故有借油之舉。余以獲此結果，甚覺滿意。乃請膠濟路增撥車輛。是日整天到三公司點收汽油，督促裝車，填取貨單，分派押車人員等，至晚八時始回寓。乃接京電謂汽油改運陝。蓋是時首都各機關已紛紛遷移，汽油當無運京之理。乃隨即往訪運輸處長，商定更改貨單及一切改運手續。是晚二列車汽油前後開出。十二時返寓用膳，始覺疲俄過度，食不下咽，惟精神反覺舒適。

次日烏雲四合，細雨迷濛，余心竊喜。以後陰雨三日，預料油車已登隴海，向西進發，余心始覺大安。十八日膠濟路車輛奉命全部西開，交通遂暫告中斷。

運油事雖已告一段落，惟余定製新式補胎機二座及招募工人機匠數名，尙未竣事，不能遽然離青。乃決定完成斯項任務，遇必要時，則與青市府人員同進退。適是時有稅警團卡車六輛，因膠濟路中斷，無法運京（是時青島尙多中央所購器材，無法運輸，改道香港者）。乃擬循公路開赴海州。余商得陳營

副同意，准乘該車，並准帶工人七名，機器材料等重一噸有半。余並幫同募集司機。於任務完成之後，廿三晚隨車南行，因避空襲，到日照後，連夜趕路，至五廿晨四時趕到海州。精神之疲困，已不堪言狀矣。

由海轉徐，晤張瑞李汝謙蔡靈山三君。蓋趙處長對此油甚為注意，特派三君到濟督運。至是吾儕任務，均可告終，遂同行分赴陝漢。後蔡靈山君統計此次汽油之漏耗，不及千分之三，與某機關漏耗百分之一相比，尙稱良好。至於在陝點驗，超出八百餘桶，至今尙不悉其來自也。

前述之補胎機二座，至陝後方知其大用。蓋西北運輸之特種車輛，悉係大型卡車，其輪胎直徑為三十六吋。普通補胎機，只能補直徑三十四吋以下之輪胎。今新製之二座，適可補三十六吋之胎，且為活動型，各種大小輪胎，亦能照補。故西北特種車輛破壞之後，遂能及時修補。此為在青靜候一週，所獲意外之收穫也。

余於此役，頗有所感，余以為凡屬緊急工作，必需盡其最大之努力，至想盡辦法，嘗試無遺為止。個人之安危，固當計及，惟必需鎮定觀察，分析大勢。退一步想，若僅為個人逃命，並非難事。且當思及，若可以完成之任務，為顧慮個人故，致不能完成。則公務上之罪責及良心之責備，亦屬非輕。同時外勤人員，對當地人士，不僅須作公務上之接洽，還須有個人感情上之聯絡，公私均可受其惠。至於主管當局，對外勤人員之獎懲優卹等辦法，足以鼓其忠勇，明其職責者，亦當注意及之。

二十七年九月七日於長沙妙高峯

# 人 事 管 理 與 員 工 訓 練

特 載

## 論 交 通 大 學 課 程 改 革

與 教 育 部 陳 部 長 書

公 權

前以交通大學課程改革，辱承詢及芻蕘，部務執掌，未能即答，不勝歉然！竊以為交大歷史久長，成才甚衆，對於教育界交通界之貢獻，功不可沒，惟其造就之人才，間與事實之需要，不盡相合。推究其故，實緣分科太細，立程太高，實習太少，請分述之：

### 一、分科分系問題

上海交大課程分爲五院，院分爲系。其中如管理學院，自一年級即分鐵路管理、實業管理、財務與公務管理三系，而異其課程。至三四年級，財務管理與公務管理，又分而爲二。竊以為科學管理，在我國尙屬萌芽時期，所需之高級管理人才，初不甚多。若在學時過於精微，出而應世，必感困難，且其分別所在，弟亦不甚了解。如一年級鐵路管理及財務與公務管理兩系，均有統計數學，而實業管理一系無之（別立一課程曰大學數學）。又財務與公務管理系，有心理學，法律網要諸課程，而其他兩系無之。實業管理系有經濟學綱要，而其餘兩系均無。在教授者斟酌緩急，分別深淺，自亦具有理由，但弟意大學教育，重在基本訓練，尤其一二年級，

必須有一平衡之基礎。此種細密之分課，似均不必需要。即在三四年級，亦祇可酌設少數選課，俾學生就性之所及，加以選擇，主要科目仍須共修。至公司財務一課程，似極重要，在交大管理學院之財務及公務系生，如不修習，則深信此系學生，將來投身實業界，必將深感困難也。

又如機械學院一三二年級學生，均不分系，四年級始分爲鐵路機械、實業機械、汽車機械，自較合理。但事實上亦非必要。例如汽車機械系學生，因有汽車車身設計及論文等課程，而置其他重要課程，如蒸汽動力廠設計電力設備等於不顧，甚爲可惜。蓋車身設計等，重在經驗，苟畢業之後，投身於汽車業，不患無歷練學習之機會，而如蒸汽動力、電力設備等，若無相當之學習，不但使就業之範圍過狹，且即使專心汽車事業，亦必感覺機械基本常識之缺乏，而難於勝任較大規模之組織。

竊以爲此項細密分科分系之方法，肇自美國，與歐洲教育大異，於我國國情，尤爲不合。我國幅園廣大，生活程度甚低，某事業延用一大學生，總期望其對於本業一般技術問題，有相當之認識。某地方來一工程師，

總期望其對於本地方一般建設問題，有相當貢獻。此種期望，原不合理，但事實需求如此，無可諱言，故大學專門教育，不能不相當適應此項需求。且弟意如果大學教育，辦理得法，則學生基本知識，自然豐富，而較為切實。則遇有專業某事之機會，而需要本專業特殊之高深專門學識時，自能向書本雜誌，自習研究以得之，此弟所以主張大學不必分科太細之最大理由也。

## 二、課程支配問題

交大課程，意在力追歐美。故高深課程甚多，或且勝過歐美，其立意原屬甚善，然因課程過多，使學生頭腦紛亂，甚或因高深課程，轉至犧牲基本學識。例如土木工程學院四年級學生，其必修課即有航空站設計、電機工程、鐵路及水利設計、繪圖鐵路、養路學、橋樑設計、河流及海港工程、工程合同、航空測量、工程設計、鋼骨水泥建築設計外，又須加以論文。此外，又有種種選課，名目之多，頭緒之繁，實為歐美大學所少見。鄙意宜概從刪，併四年級學生，宜使其於橋樑之設計（在中國除鋼橋外，並須洋重石橋），鋼骨水泥建築之設計，有較深之研究，對於學理有透澈之了解，對設計有獨立之能力，對公式有得心應手之運用。此外，使學生就性之所近，擇鐵路定線學或鐵路行車設備學（包括號誌及車站車場設備）或市政設計或高等公路學之一門，多加學習。此等選擇課之目的，並非即造成此門之專家，不過引導學生深造之門徑，擴大其胸襟，陶冶其志趣，不使以大學之學識為滿足而已。

苟使土木工程學院之學生，於一二年級時，對一般科學，有相當之訓練，測量有初步之學習，三年級時於測量於學理，

有切實之了解，於實施有熟習之技能，並於構造建築及鐵路土方、公路建築、及衛生工程，有相當之常識，至四年級時，再加以橋樑及鋼骨水泥切實之學習，則出而應世，恢恢有餘。若有志向上，專心一門，則出校之後，自有圖書雜誌，可以參考，良師益友，可以磋磨。西人云：大學畢業典禮，即是人生開學典禮。蓋指在校時僅能求取基本之智識，而出校後方能作更精深之研究也。

又土木工程學院四年級課程中之電汽工程，自亦係必要課程，但宜移於三年級（中文文學一門，似可刪）。又航空測量，自亦係不可少之學識，但深習談何容易？似祇可在授測量學時，涉及原理，實際應用，祇可有待於畢業後，有機會時，實地學習及自修耳。愚見如此，未知當否？

## 三、工廠實習問題

工廠實習，鐘點太少，為交大最大之缺點。比之同濟大學等，均不如，因此交大學生畢業後，派路實習，在工場工廠，往往於機器之工具，未能善於運用，即選料估工，尤無經驗，及積資循格升任職務，不免專業委之工頭。弟意此後實習鐘點，即小有增加，亦無濟於事，似應厲行暑期工廠實習，並須舉行兩屆；在一年級與二年級之間，派往各工廠實行工人之生活，鍛鐵鑄鋼，刨鑽鋸鑿，均所必習，身親勞役，乃知甘苦；在二年級至三年級間，再派往工廠，習為監工，指揮機器，臨時小修、稽核勤惰，考核成品。土木工程學院除本有暑期測量實習外，似應另以一暑期派往鐵路或建築公司充繪圖生及初等設計員及監工，務使於繪圖作表，複寫校對，量土方，數石築種種瑣事，皆親歷而時習之，庶幾將來出而應世，不至袖手坐視

，蹈白面書生之惡習。此實我國實業教育興衰之關鍵，幸吾兄注意及之！

#### 四、暑期補習問題

飛機製造船舶製造等人才，我國亦宜及時培植，但此等課程，均極艱深，非於科學及一般機械學，有相當之根底，無從研習。故弟意宜特開一種五年班學生，有志學習此種高深課程者，應於機械工程學院畢業後，再讀一年專修之，此在國外，亦不乏先例也。又美國大學生畢業後，自感學識不足者，往往利用暑期班，再往母校補習一二暑假，或於暑假期內選習一二高深課程，實於從業，大有裨益。交大似可亦開良好之暑期班，以供有志青年畢業後補習之用。但切不可供未畢業學生趕讀學課，希冀縮短畢業年限。

#### 五、管理人才問題

交大管理學院之設，原欲訓練高等管理人才及會計人員，用意甚善，但亦頗有學生因科學數學等課程程度稍低，因而改入者。故管理學院之學生，往往多於各工程學院之學生，於事實上需求適得其反。默察現在交通界管理學院畢業生，頗有人浮於事之感，以後似宜酌加限制。管理學院學生，宜以不超出全校學生四分之一為限。再真正良好之管理人才，必須於工程學識，有相當之基礎。交大管理學院課程中，原有若干機械工程課程，但功課既雜，年限又短，恐難收實效。鄙意不妨亦辦一種五年班，凡在各工程學院學生有管理之天才，而有志研習管理人才，不妨於工程學院畢業，再讀一年，專習管理課程，造就人才，必有可觀。

以上各節，皆弟平時觀感所及，拉雜言之，且參考書籍均不在漢，同人亦分散滄桂，乏人切磋，舛誤必多。即課程名稱，記憶亦不免有誤，幸乞諒之！再大學為國家育才，原不必因校名交通而排除其他課程，但如紡織學等，似宜刪。又交大酌設科學課程，俾學生選習，於增進智慧，陶冶人格，均甚有益，但是否有設專院之必要，仍祈酌之！（九月十七日）

#### 介紹一位奮鬥盡職的同人

記者

九月六日下午三時，敵機來襲武漢，歐亞第十七號機，適停於南湖飛機場，機師何守榮君，為責任心驅使，即立登機升空暫避。距料敵驅逐機三架，追蹤而至，輪流以機槍射擊，及被迫降落後，復於離地二十公尺處，猛烈反復掃射，並投擲燒夷彈。何君以趨避機警，幸告無恙，機身雖中彈約百餘枚，惟機件尚完整，稍加修理，即可完善如初。

此次，何君為保護公司財產，而置個人生命於極端艱險的地步，其竭盡勇敢服務的精神，應值得同人一致敬佩，一致師法！



虎口生命之亞機師何守榮君

# 人事管理之目的及其方法 (上)

謝  
鈞

自科學進步，各種事業，無不因之日趨發達。顧在演進之初，各企業家或力求機器精良，或注意原料之豐優，而於事業之管理方面，則多仍因沿舊習，不知改良，以致推動不靈，馴入衰敗。迄十九世紀之初，美人泰勒氏發明科學管理方法，以收效於一企業管理之後，于是科學管理一詞，如旭日初升，遍及各業各地，臻效甚宏；至人事管理，本屬科學管理之一部，惟其演進之歷程，亦有個別之歷史；蓋在歐戰之時，美國輸送陸軍赴歐參戰，所有徵召派職輸送等事，甚為繁忙，其初嘗感紛亂。為整理計，乃聘集全國心理學家，生理學家，經濟學家，研究方案，釐訂科學的人事辦法，遂收鉅效。嗣後施行於文官方面，以次及於各種事業。其在鐵路方面，則因鐵路為鉅大之企業，人數往往超過數萬或數十萬人，則科學的人事管理，自屬更不容緩。故歐美鐵路，亦先後應事實之需要；實施科學的人事管理，而為實行有效計，多設人事處，以負專管之責。

人事管理之目的，乃為選用最優秀之人材，分任適當之工作，各展最大之工作效率，收得合理之報酬，使機關與個人，均蒙其利。細釋其義，約分四點，即：(一)選用最優秀之人材；(二)分任適當之工作；(三)各展最大之工作效率；(四)收得合理之報酬。而其結果，則於事於人，均為有利。惟此四點，詞意雖簡，而包括之事項則甚多，逐節詳述，非數萬言所能盡，茲擇要簡陳如左：

## 一、選用最優秀之人材

凡百工作，需人行之；工作之性質不同，所需之人之學識經驗技能、體力視力、聽力判斷力、亦因之互異。且人之知識雖同，而其性情、負責力、工作效率、言語、相貌、體格、亦各有差別。故判斷一人之優劣，與合乎工作之需要與否，內容極為複雜，而選用之時，難憑簡單方法定之。其在我國，以前多藉推薦，抑不知推薦之人，既為被薦之人介紹，則不無誇語之語，而其所附履歷，僅為歷任職名，於其學識、才能、性情、根本無從察知。近復倡行考試，亦以方法不詳，於其人之才能性情，究難窺知，然其效果，已較推薦為優矣。

科學之選用辦法，其步驟方法，均較詳確，主管部分，且有專設之組織。進行之步驟：先於選用之初，由各項專家依各類工作之性質，制定各種測驗之標準。此種標準之製法：第一，須研究工作之內容，詳細分析各動作之性質，以及需要之能力，擇其較為重要者，以為代表；第二，選定內容，根據研究之材料，或以文字，或以物體，或以機械，或用實際工作之鑄形，分成測驗之形式，並加以說明；第三，為規定分數，依各人完成工作所經之時間，與同一時間內各人所作工作之錯誤，規定分數；第四，以此項測驗試行於在職職工，並調查在職職工之成績，以增加標準之確實性；第五，依測驗之結果求得相

關數與標準數，相關數為定測驗之可靠性，標準數則為定測驗材料之標準數。此外關於智力、言語、態度、判斷力、相貌、體格、視力、聽力、身高、握力等、均可視工作所需之情形，釐訂測驗之標準。

各項標準既定，然後再依職務之性質，作職務之分析，規定某種職務需要何項標準之人，例如鐵路擦車夫之職務分析如下：

#### 擦車夫之職務分析

1. 年歲 自十六歲至二十二歲（填表及面洽）
  2. 身高 最少在市尺四尺五寸以上（體格檢驗）
  3. 體重 最少一百二十磅（體格檢驗）
  4. 四肢 五官健全，並無殘疾，眼無色盲或其他疾病，耳力完全。（體格檢驗）
  5. 臂力 在六十磅以上（測驗）
  6. 學歷 高小畢業，能作簡短報告，如識英文更佳（測驗）
  7. 其他 如性情、相貌、言語、態度、等需要普通標準、（無特殊之規定）（面洽）。
- 各項標準既已訂定妥當，開始招選，招選之程序如左：
1. 設登記簿，登記候選人之姓名、年歲、籍貫、學歷、歷任職務、願任職務、希望報酬、及通訊處等項，候選人或由自請、或緣介紹、或係登報招考、均無不可。
  2. 通知候選人應選。
  3. 候選人填詳細資歷表，表內關於以前之經歷、薪數、離職等因、以及學識技能、特長、等項、均須開列，並附貼本人相片，暨附繳證明文件。

#### 4. 檢驗體格。

5. 面洽 面洽乃主試人與應試人正式認識之機會，主試人不但可以詳細探詢應試人之情況、志趣、經歷等，且可觀察其外表、舉止、言詞、態度、性格、等項。惟欲求面洽之成功，事先對於談話所發之問題，應有準備，有計劃，方能問所欲問，得所欲得，問題可分二類：一為普通的，即對任何應試人均可發問；一為特別的，即限對於應某種工作試驗之應試人。第二談話之內容必須將：（一）、關於應試人之個人狀況；（二）、關於工作之內容；（三）、關於職務上各種情形，詳細詢問告知；第三、為外表性格之觀察，談話之時，主試人對於應試人之外表、態度、言語，及顯露在外之性情品性等項，應細加觀察，並就預先訂定之表格，暗中或於談話完畢，即迅速評給分數。

6. 試驗 試驗分智力測驗，特能測驗，及職業測驗三種，各依前定之標準舉行。

以上六項程序之進行，均陸續剔去應選之人數，倘六項完畢，核與規定之標準相同，方得錄取。錄取後先送由主管部分試用。於其人之才能、性情、學識、仍由主管人為繼續負責詳細考察，試用期滿，認為滿意，由主管人加具考語，請求派實。至此，選用之程序始稱完畢。此種選用之手續較詳，且有一定之標準，即錄取以後，仍由主管人負責考核，果均合格，則選用之人，自屬優秀，而合於工作之需要。

#### 二、分任適當之工作

以適當之人，任適當之工作，人事相宜，效率始彰。此於預選、面洽、及試用時，應詳細考察，以為派用時之參考根據。派用之後，因個人學識體格興趣之變遷，以及機關設備環境

工作之變更，仍須隨時查核情形，與以合理之遷調，使之仍得任適當之工作。大概欲求派職之適當，應根據：(一)對人研究，(二)對職務分析，以爲核定之標準。蓋必須個人之情形，與工作之需要相合，然後選任始稱得當，試分言之：

(甲) 對人研究 對人研究之事項甚多，茲述其重要者：

1. 才能 才能爲應付環境，處理事務之能力。能力有先天生成後天養成之分。先天者，如對於環境應付力、對於問題解決力、對於客商社交力、等等；後天者，如賴訓練經驗而養成辦理事務之能力、從事工作之技能。實則先天之才能，亦多賴後天之培養；而後天之才能，亦多恃先天之基礎；故二者究難爲絕對之劃分。惟吾人測驗時，應依照規定標準，考核各項才能之高低，以及特長所及，而不必斤斤於先天後天之分。測驗結果，視其優點所在，以爲派職根據之一。

2. 教育 教育程度之高低，所以表示知識之深淺，亦即影響處理事務之能力。實則此項亦包括於才能之中，能在此處之所以特爲標出者，則以才能所包含之事項甚多，而教育程度，則有特加注意之必要，故另列一項，俾引起考選人之注意。

3. 以往資歷 由以往之資歷，可覘以往之經驗，經驗亦屬才能之一，此處之所以特爲標出者，用意與乙項同。

4. 興趣 求員工工作成績之優良，除才能、知識、經驗外，更須有相當之興趣，興趣薄，則才能、知識、經驗亦不能盡量施展運用，所得之效果必少，反之，如興趣濃厚，雖才能、知識、經驗稍低，亦可勉強勝任，蓋專心致志，即足增加效率也。興趣不僅與工作效率有關，且與心境安樂有關，凡興趣與職務不合者，精神必感痛苦。是以爲人爲事，派職時應注意興趣。

5. 性格 社會係人羣之集成，機關係人羣之組織，故無論何項事務，均發生人與人之關係，人與人之關係完滿與否，繁

於各人之性格如何；且各種職務需要之各項性格不同，必須選配適合，方能勝任。故派職之時，對此應予注意。

6. 體格 體格之強弱，關係工作之能力，且有若干工作，需要特別體力者，如手力、臂力、足力等，亦有若干工作絕忌某種病情者。如色盲、耳力不聰等。倘指派不當，不但影響工作，抑且妨害身體。

7. 家境 家境情形，亦嘗影響職務之核派，如家庭負擔較重之人，派委薪給較低之工作，則員工入不敷出，呻吟於經濟壓迫之下，精神不振，工作效率自低。故派職之時，於其家境情形，亦應加以注意。

(乙) 對職務分析 職務分析，前已言之。茲再述應注意之點，以爲派職時之參考：

1. 工作狀況 各種工作之實際動作，各不相同；有用手者；有用足者；有用目者；有用腦者；亦有數種兼用者；動作之急緩，形式，服務之危險辛逸程度，亦有不同，派職之時，應擇應選人之所長，適合工作之狀況，方稱適當。

2. 工作環境 工作之性質狀況不同，其環境亦有不同，環境可分二類：第一、爲關係應用設備者，如機械工具等；第二、爲關係生理衛生設備者，如光線空氣溫度等；某種之環境適合於某種之員工，故派職時應予注意。

3. 需要資格 各種職務所需要之資格，乃派職時最要之根據。資格中之最重要者，爲才能、知識、經驗、性格、體格、數種。此數種資格，均應根據精細之研究，制定標準，然後持之與個人之狀況對照，以求適合。

4. 報酬與待遇 各種職務，應有規定之報酬標準，與待遇事項，如某職最高最低薪給各若干，有無津貼、旅費、房費等，此外關於其他待遇，以及升遷機會，均可開列，俾作派職時之參考。

# 戰時交通員工集訓後處置辦法

●●●  
凌顯常

關於戰區淪陷後，所有撤退之交通員工之如何收容及集中訓練，已依據整個計劃，正在積極實施中，惟訓練完畢，究應如何分發工作，以期完成交通人員於抗戰中所負之使命，實爲目前極迫切之問題，茲就管見所及，略舉數端，以供參考。

## (一) 基本原則

甲、所派遣之工作，須交通與抗戰有直接或間接關係者爲第一原則。查自全面抗戰以來，所有在戰區內服務之交通員工，均能努力職守，以維護交通，其對抗戰之功績，爲國人所共鑒，故戰區淪陷後，所撤退之員工，政府當局，自應妥爲處置，以使個個均有出路，繼續報效國家，工作之分派，應注重各人之所長，而同時能供獻於抗戰者爲標準。

乙、所派遣之工作，須顧及人力及財力上之經濟。當此積極抗戰期間，首須全國一致團結，以培養力量，共赴國難，所謂基本抗戰力量，即人力與財力是也，人力應集中運用，派遣得方，財力須賴增加生產，縮減消費，故交通員工之出路，應慮顧上項原則，否則恐有得此而失彼之弊。

## (二) 處置辦法

甲、查部定任用鐵路人員辦法中，有百元以下之員工，得由路局自行任用，百元以上者，應呈部核准，此項辦法，在非常時期，似不適用，似應整個由交通部人事司，加以統制，各附屬機關員工之任用，應規定由部委派，儘先以登記受訓後之員工補充之，庶可駕輕就熟，而亦可增加工作效率。

乙、各附屬機關人事，應於此非常時期，力加整頓。凡工作效率較低，而實際不能勝其職務之員工，應以考績辦法，逐漸淘汰，由戰區撤退之年富力強之員工中，遴選補充之，如是則對公對私，均有裨益。

丙、各附屬機關服務員工，如已敷用，同時由戰區撤退員工，無法安插時，則亦可由部規定附屬機關員工輪流替換服務辦法，將辦公時間，延長至十二小時以上，分兩班（原已分班者尚可加倍分班）工作，每班工作六小時，可增添員工三分之一至二分之一，其報酬可以減成辦法制定之，即原服務員，可酌減成數一成至二成，用之作爲新添員工之工資，不足時再由部略籌經費補助之，如是則至少可使一大部份員工復職，而公家經費，亦不至增加過鉅。

丁、組織戰區交通員工服務隊，自抗戰開始，政府各機關

，曾抽調人員，參加軍事委員會所組織之戰時服務團，在前方服務，成績卓著，頗為軍事機關所嘉許。此次員工經受軍事訓練後，仍可遴選身體健壯，年富力強者，編組交通員工戰地服務隊，直接由部人事司管轄，分發前方戰區內各車站等處工作，專負前方與軍事機關聯絡及通訊之責，俾可增強抗戰力量。

戊、派往新路工作 新路建設，正在突飛猛進，需用人員頗多，尤以下級築路工人為甚，可挑選有上項經驗之人員，遣派各新路服務，俾救濟與工作，得以兼顧，收效實大。

己、派往機廠工作 鐵路機廠，需人甚多，由淪陷地帶鐵路退下之機械員工，當亦不在少數，可抽調其健壯者，派赴各大機廠工作，如各機廠原有人員，已敷支配，亦可就事實上之需要，擴大範圍，除製造或修理鐵路所用之機件外，尚可製造直接或間接與抗戰有關之器械，其經費如鐵路本身不能完全負擔，當可商同其他有關政府機關，予以補助，則一切困難問題，自易解決。

庚、介紹至其他國營工廠服務 現在經濟部於內地正在積極籌設各種大規模製造廠，需要有經驗之員工甚多，可先由部與經濟部磋商一具體辦法，再酌量需要情形，抽調一部份員工，交經濟部分發中央各廠工作。

### (三) 結論

以上各端，係僅就個人觀點枚舉，討論其抗戰與交通信息

相關，不可分離，故在抗戰時之交通員工，尤以鐵路員工，更為重要，其所負之使命，異常重大，此次山戰區撤退之交通員工，均為抗戰之之出力份子，對於國家，可謂勞苦功高，為保存實力，及獎勵有功起見，政府應妥為處置，以使員工之以身報國精神，得繼續存在，而國家之元氣，亦得以保存焉。

## 悼李長發君

以身殉郵，雖死猶榮。

林微。

平遙縣為同蒲路太原至臨汾間之重鎮，自太原淪陷，該縣數度得失。當西線我軍退守晉南之際，敵機追跡轟炸，敵騎接續南侵，太谷至介休間之郵運停止。有郵件七十八袋濘灘棄於平遙縣北之洪善村，由該村郵務員李長發負責保管。李君忠勇服務，徹夜將郵件埋藏於暗室地下，得免敵人劫去。迨二月間我軍一度復克平遙，軍郵人員即隨軍赴前線將七十八袋郵件救出，而李君長發則因敵軍躡蹀該村時飽受毒打威赫，致罹病不起，與世長辭矣！在抗戰期中執戈守土之將士固忠勇可嘉，然郵務人員之能冒險盡職厥功亦至偉，如李君之以身殉郵，實為一壯烈之事蹟。該七十八袋郵件中，大都為前方部隊之機要公文，其關係重大，不言可知，然則，李君之死，可謂不朽矣！

# 積極充實後方交通

## 孔院長關於公路之提案

行政院孔院長以值此抗戰時期，後方經濟開發為目前當務之急，而交通之改進與充實，尤為經濟開發之前提，爰於行政院會議提議積極充實後方交通，該案業經通過，現正籌劃進行，茲探錄提案內容大略如下：

竊以抗戰時期，後方經濟亟待開發，西南西北兩方面交通設備充實與改進，實為切要之圖，目前鐵路之增築，或正在進行，或尙待籌劃，但在最短時期以內，後方運輸自仍以公路為主，而以水運輸之。一年以來，政府對於公路之修築，努力邁進，所有西北公路網及西南公路網所屬各幹路，均已逐漸完成，其沿路應有之設備亦均積極籌備，惟各路貨運仍不免有時延滯，其原因不外以下數端：(一)公路路線尙欠完備，不能收運輸敏捷之效，如路線之迂迴，坡度之過大，路基之薄弱，均為已成公路之缺點。(二)運貨汽車數量效能兩不充足，而路局與各公司，又或不能為適宜之調度，儘量利用，以適應目前貨運之需要，因此運輸效能大為減少。(三)轉輸途中阻礙甚多，如旅行之不安全，各省過境捐稅之過重，均為貨運之阻礙。(四)缺乏統一管理之機關，如運輸力謀便利，如關於運輸之釐訂，貨運之調整，車輛之調度，聯運之改進，未能由一機關通盤籌劃，以策進行，因此貨物運輸不能依經濟而有效之方法，求其發展，凡此數端，均為貨運阻塞之重大原因，為增大運輸力量，以發展經

濟，裨益抗戰起見，自應從速設法改善，務使後方之交通線路，能適應商運需要，從事運輸，暢通無阻，發揮其應有之效能，所有應行改善辦法，茲分為設備與管理兩項列左：(甲)關於交通設備事項：(子)凡應繼續興修之公路線路，應即從速斟酌貨運之需要，通盤籌劃，擬具方案，呈請核定，務於短期內一律完成，至於水路運輸，較陸路為便利，亦宜設法擴充，應由主管部會同水利機關，尅期查勘，就原有河川酌加修濬，增闢航線。(丑)為增進運輸效能，縮短運輸日程，減少運輸障礙起見，凡已修成之公路，所有橋梁、涵洞、渡口、路面、坡度等，有修補改善，如高倍厚之必要時，應由主管部尅期分別查勘，妥籌辦理，對於重要幹路尤應將坡度極力縮小，路基特別加厚，以便較重之汽車，亦得通行，並使於人工運輸之暢達。(寅)沿路所需修理車輛，儲藏汽油，寄存貨物之廠房，與路線設備同一重要，嗣後此項廠房之建造，應與築路工程同時進行，俾路線完成後，即可通車，其已成之路，應予補充設備者，應由主管部查明分別着手趕修，以期運輸能率之增進。(卯)車輛船舶之設備，於運輸至關重要，現在車輛缺乏，應一面調查登記國內現存汽車，凡非運輸所必需呈經許可者，一律提歸公路運輸機關使用，萬一仍有不敷，應迅即統籌呈院設法添購，妥為分配應用，關於水運所需船舶，需用情形，亦應由主管部查酌，妥籌添置辦法核奪施行。

(辰)公路運輸汽車不敷應用，應利用人力畜力以資補助，如以人力或騾馬挽車，較汽車經費節省而確實可靠，沿途設站亦甚簡單，應由主管部詳加籌劃，妥擬辦法施行。(乙)關於交通管理事項：(子)擴充水陸聯運，為增進運輸日程重要方法之一，現在公路聯運尚未完全施行，水陸聯運亦待籌辦，亟應先就各重要路線妥籌聯運辦法，並由主管部設立聯運處管理其事，以資統制。(丑)汽車運費太高，為阻害出口之大原因，亟宜力求改善，應由主管部將運費規程，妥為釐訂，依里程分級，對於遠道運輸，取費應較低廉，並切實監督各省公路局，及商辦運輸公司遇有操縱居奇或其他不正當之行為，嚴加取締，以防流弊。(寅)所有各省對於車船違法征收之過境捐稅，應一律革除，至對於車船之登記或通行，應准酌收執照費，或其他規費，但須依照中央頒行車船規費章程辦理。(卯)沿路安全，應由各省軍政當局抽調軍警力予維持，其重要地點，得特設路警，即以各省戰區內退出之鐵路警察，分別派充，應由主管部妥籌辦理。(辰)商辦運輸公司，既可補官營事業之不足，而其經營管理亦常較為經濟而有效，為增進後方運輸能力起見，自宜酌予獎勵，俾得與官營業通力合作，應由主管部擬定商辦運輸公司獎勵管理章程，呈准施行，以上各項於充實後方交通促進經濟開發均關重要，應即統籌規劃，尅期觀成，由主管機關分別擬具實施辦法，呈准施行，如需增加經費，應一併擬具概算，呈院轉請核定，其實施事項與各省政府或各交通機關有關於商洽之必要者，應尅期召集交通會議，由各關係方面派員尅期商討，俾能收集思廣益，內外相維之效。

## 霍山電報局

維特最後通信歷盡艱險

本部分特予傳令嘉獎

霍山電報局主任周季寅君，於霍城緊急時，鎮靜工作，最後奉命移至黑石渡，架設綫路，食品缺乏，員工奔走在艱難中，維持通信，歷數晝夜，目不交睫。嗣于九月一日，遷至鹿吐石鋪，竭力工作，對於軍信，力求迅速，現又退至漫水河，仍然繼續維持。聞軍部方面已由廖總司令獎給洋二百元，本部亦另給獎一百元，所有在事出力員工，并飭開單呈候，核給獎勵。查周君在前方不避艱險，督率員工，努力工作，能使軍訊維持不斷，殊足為戰時交通人員之表率，亦電信界之一大光榮也。

(志之)

# 部 務 紀 要

## 西北公路工程整頓要點

抗戰以來，西北公路運輸，日臻重要，本部為增進運輸效能，以應軍事需要起見，特規定西北公路工程路政整頓辦法，飭由西北公路運輸管理局切實改善，深信此項辦法實施以後，西北運輸業務，必大有策進。茲探誌該項辦法如下：

(一)交通部西北公路特派員，及西蘭西漢公路工程處，天鳳公路工程處，一律撤銷。所有工程及運輸管理事項，統歸交通部西北公路運輸管理局管轄，以一事權。

(二)天鳳公路工程幾全在甘肅省內，擬以地方政府行政權力，推行徵募工料，由交通部委託甘肅省政府主持辦理，限期九月底完成。

(三)西蘭路車道嶺改良工程，本已開始，仍由管理局繼續完成，亦限九月底完工。

(四)華家嶺及其他險工，已開工者，責成由管理局迅速完成，未開工者，迅即擇要改良，務要實事求是，急其所急。

(五)司機應加訓練，嚴行管理，現已辦之司機訓練班，應繼續進行。原有司機，分別抽調訓練，紀律必須嚴格維持。其

有玩忽職務，情節重大者，送第×戰區司令部，以軍法懲處。  
(六)油料必須節省，所有每日用油量及耗損數，應按照該月實駛公里，分別列表比較，分送交通部及第×戰區備核。  
(七)現在損壞之汽車，應俟外國配件，於購運到達時，迅行修復，一面購柴油牽引車。所有不能修復之車輛，即改為拖車，以增運輸能力，運價亦可減低至一半。

(八)會計室原照中央法令，由交通部會計處派員辦理，應責成負責稽核出納，依式記帳，仍由交通部隨時派員復核。

## 話線維護工務處成立誌

本部鑒於最近長途電話綫路，日見增長，而關於軍事通話，又最為重要，必須有專責維護人員，方能通話暢利，達到軍事任務。茲特訂定「長途電話幹綫維護工務處章程」，負責管理巡修綫路，及巡視調整機械事宜。現依照軍事需要，先設長沙、長安、重慶、南昌、四區，派定汪德官、洪長楨、王之鈞、赫穎舉為主任工程師。聞該處設有機械巡修隊及綫路巡修隊。每區依電話機械分佈情形，劃分機務段若干段，並依距離及綫條數目，劃分綫路段若干段，以便隨時巡察，而利維護工作。

## 空中服務員役獎恤辦法

本部為保障空中服務員役工作起見，特訂定「非常時期交

交通部所屬航空公司空中服務員役獎恤暫行辦法，業已呈准公布施行。茲將該項辦法，探誌如下：

一、航空員役航行漢渝漢港兩線，每次單程給予法幣一千元正。計正機師四百七十五元，副機師二百八十五元，機械電信員一百九十元，待役五十元（此項獎金，半數由公司負擔，半數由本部保安建設基金出帳）。每次航程獎金，只限正機師、副機師、機械電信員、待役四人。一人兼任兩種職務者，只給一種獎金。兩人分任一職務者，獎金平均分給之。其他因公乘機人員，概不得享受此項獎金待遇。

二、航空員役在空中執行職務時，被敵機迫擊，因而受傷致殘廢，不能工作者，除給予治療期內醫藥費外，另給恤金每人法幣一萬元。

三、航空員役在空中執行職務時，被敵機襲擊致死者，除應得原保險費外，另由本部給予治喪費每人法幣一千元，及恤金每人法幣壹萬元。

### 粵漢空襲時保管公物辦法

查粵漢路沿綫各站，時遭敵機轟炸，所有各車站所存公款公物，時有被炸損失之虞。為避免空襲時不必要之損失起見，特訂定「粵漢路各車站遇空襲時公款公物保管辦法」，原則如下：

一、各站所存現款，應減至最低數目，其解款次數及存款數目，由該路局視各站實際情形，詳細規定之。

二、車站之有防空設備者，遇空襲時，應攜現款暫避。

三、各站如有現款被炸之情事發生，應即覓得地方機關人員，證明屬實，並即行呈報，不得有延。

四、其空襲較頻之站，應准其將一部份現款，及重要物件，寄存其他較安全之處。

五、該路局應特製一種公文袋，分發各站，以便安放公文車票等重要物件，遇空襲時，俾可隨身保護，以免散失。

六、各站車票如有損失，事後應即報廢，並防止私售。

啓

事

一、本期為雙十節，特出專刊，以資紀念。

二、本刊自下期起，改在湘潭或桂林繼續出版，同人投稿，請一律寄交重慶為荷。

三、顧德塔、林應運、王自發、林大白諸君鑒：惠稿甚謝，容即刊登。

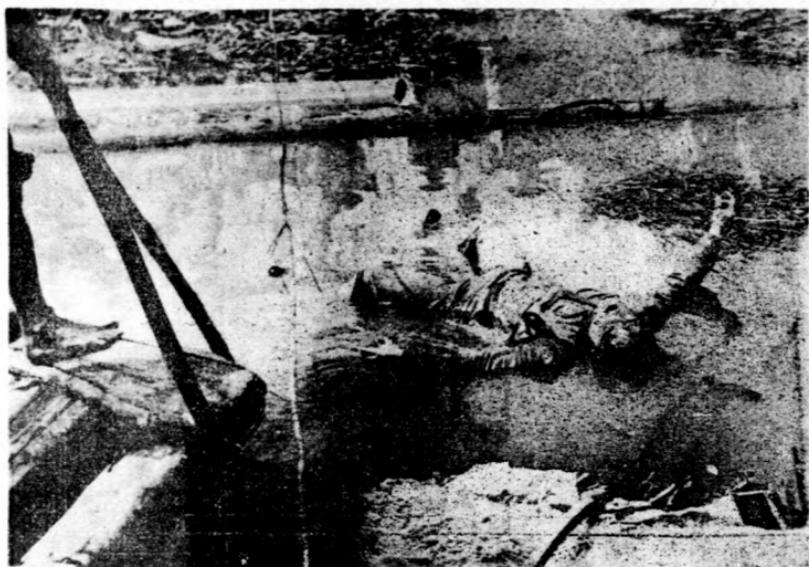
四、朱詒書、徐健之諸君鑒：承索本刊，已照寄遞。

# 本部重要人事動態摘要

自九月七日起  
至九月廿一日止

日期	機關	人名	案	由備註
九月七日	敘昆工程局	劉恢先	派在該局試用	
九月八日	敘昆工程局	楊惺華	派為該局工務員	
九月八日	九江電報局	程任之	該局長犯失職行為應即免職並停止任用一年	
九月九日	粵漢路衡陽廠	仲志英	該員着即免職	
九月九日	技術廳	李德復	調回技術廳服務	
九月十日	本部	陳體誠	聘為本部專門委員協助西北公路事宜	
九月十日	本	譚伯英	聘為本部專門委員在公路處協助籌劃公路事務	
九月十日	湘桂路南鎮段工程監督處	洪觀濤	派兼該處副總工程師兼工務課長	
九月十三日	湖南電政管理局	陳樹人	派充該局總工程師兼工務課長	
九月十四日	全州機廠籌備處	張名藝	派充該處主任	
九月十四日	柳州機廠籌備處	鈕澤全	派充該處主任	
九月十四日	敘昆工程局	楊學羔	調該局工作	
九月十四日	材料司梧州辦事處	夏安世	派繼任該處主任	
九月十五日	龍溪電報局	關坤生	令派升充該局長	

九月十六日	陝西電政管理局	耿壽臻	調充該局省話課長
九月十七日	叙昆工程局	高憲英	調充該局副工程師
九月十七日	敘昆路第二測量隊	林則彬	改派第四測量總隊長
九月十七日	敘昆路重慶材料庫	成瑞生	派兼充該材料庫主任
九月十七日	汽車配件製造廠	張登義	派兼任該處主任
九月十八日	郵政儲匯局	葉淵	調赴新加坡辦理華僑匯款事宜
九月十九日	漢緬工程局	丁駱繼	派該局試用
九月十九日	漢緬工程分局西段	彭壽榮	代理人
九月二十日	漢緬工程局	錢頤格	派充該局正工程師
九月二十日	公路總管理處	李崇樸	派為該處督察工程師
九月廿一日	本部	楊全宇	該編審委員呈請辭職應予照准
九月廿一日	本部	李宗侃	令派為本部編審委員
九月廿一日	本部	梁宇臬	令派為本部專員簡任待遇
九月廿一日	本部	胡祥麟	呈請辭職應予照准

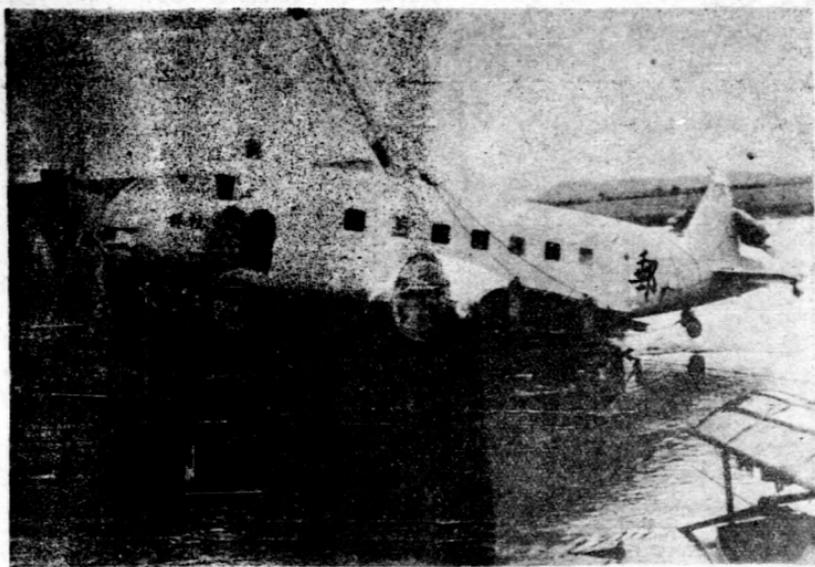


水落擊船機敵被『號林桂』  
容旅之  
體道容旅之時殞入  
(贈攝社央中)

(上)  
(下)

# 寔人絕慘





機情形

打機發動

(下) 為

機身

(上) 為

# 劫之後桂林號

