

# 抗戰與交通

（讀閱人同關機各部本供專刊本）期八廿第刊月半

## 勝利就在今天！

際此國慶紀念及湘北大捷之時，萬民振奮，舉國騰歡！或有問曰：『最後勝利何時到來。』余可斷然答之：『勝利就在今天，』問題在我人是否能進一步努力，進一步奮鬥而已！

全國抗戰，到處皆是戰場，地域不分前方後方，工作不分軍事民事，必須人人出力，全體動員，方能集中力量，殺敵致果。就交通範圍而論，其功能遍及前方後方，其作用關係軍事民事。更須人盡其力，力盡其用。然後助長抗戰，方能爭取勝利。現在試問：

(一) 在前方服務之同人。無論其職務為運輸或通信，與軍事方面有無充分密切之聯繫？進則如何協同動作，及趕速佈置，以助長軍事上之效能；退則如何實施破壞，或撤移材料，以保持一部份之物力。凡此各點是否均已思慮周詳，盡力準備？

(二) 在後方服務之同人，無論其職務為內勤或外勤，對日常工作，已否克盡其責而毫無缺憾？苟遇困難問題，則已否竭盡心力，趕謀解決，不使稍有耽誤，致失事機？

(三) 現在敵機轟炸頻繁，在前後方工作同人，

## 國立北平圖書館藏

對敵機萬一轟炸後之維持交通通信，及一切應行準備工作，已否事事想到做到，毫無疏漏？

(四) 精神總動員及新生活運動，為抗戰中全體國民日常行動之唯一準則。我人對於精神總動員之要求，與新生活運動之規定，已否深切體會，切實奉行？

總言之，天下事失敗決非偶然，成功更難倖致。『勝利就在今天，』問題在我人是否能進一步努力，能進一步奮鬥而已！

### 國慶紀念合刊(本期要目)

紀念雙十節要刻苦實踐創造國家生命 公權  
 以助長軍用促進建設為努力目標 公權  
 對訓練所畢業同學臨別贈言 盧作孚  
 滇越鐵路運輸統計及預測 沈昌  
 徵工修築公路之研究 趙祖庚  
 第四次參政會之經過 編者  
 戰時運輸與改良木船 編者  
 改進西南交通之意見(特稿專載) 章祐  
 抗戰中招商輪船的動態 金瑞甫  
 電信員工改善待遇之概述(特約撰述) 陶鳳山

# 紀念雙十節要刻苦實踐創造國家生命

公 權

一滴汽油，一尺電線，都是國家生命的泉源。

改善舊有交通工具，儘量利用國內人力物力。

前進一步即成功一步，節省一分即建設一分。

「戰爭不是「軍隊打仗」而是「國民拚命」，不是一定短時間內的彼此衝突，而是長時間永久的彼此競走」此亡友蔣百里先生最足以鍼砭民族行為之警語也。今抗戰已轉入第三年，前線將士轉戰數萬里，死傷不謂不衆，犧牲不謂不烈；然而後方國民是否已做到拚命的地步？一二兩期抗戰中，敵我衝突廝殺，雖已達一階段，然而今後如何克敵致勝？如何完成建國？又如何維持東亞兩民族間永遠的對立與競走？都是我們應該切實考量，切實準備，而切實做去的。在此國難的國慶中，我們爲感念胼手胝足建造國家的民族先烈，爲感念此次抗戰殉國的同胞，在他們照耀千秋的英靈之前，尤不能不有刻苦實踐臥薪嘗膽的決心，從日常生活做到建國大業，

從節制消費做到改革生產，從犧牲個人享受做到創造國家生命。

此次抗戰，國家各部門，實亦不無相當之成績與進展。即以交通而言，不獨過去工作，僥倖能夠以粗陋的設備，不健全的系統，不緊湊的組織，在一切均未發展到適當程度的狀況中，苦撐硬拚，供應前此未有的偉大戰爭。同時，并因戰爭之刺激，員工精神力量之增高，反得到許多意外的收穫。舉其小者近者，如火車行車密度及效率，超越一般常理的限度，運載量超過預期的結果。又如粵漢在第一期戰爭中，敵人以全力不斷密集轟炸，所欲積極破壞的我國對外惟一生命線，始終隨炸隨修，迄至廣州失陷以前，未曾一日中斷，此外如電訊軍郵船舶公路等等，也莫不隨

戰爭演進的階段與形勢，而盡其最適當有力的貢獻。可以說，第一二期戰爭的交通工作，完全在拚賽精神，拚賽物質，而由物質與精神交相補替所得到的一種結果。

在建設方面，則後方必要的交通線網，也都已相當完成，鐵路公路各種艱鉅工程，在偉大的人力組織下，也都兢兢業業的在修造改進和計劃。航空郵電各種近代的工具，也已鋪置在山嶺和險阻的區域。誠如許多國外觀察家所謂「偉大民族抗戰已經產生許多生動力量，正把中國引入歷史進步的道路。戰爭使中國離開沿海地帶新中國正在全國的心臟區域西南西北各省內誕生，」可是我們怎樣來營養維持和充實這個新生的中國。一切戰時生產事業，一切急要軍事措施，以及與此有密切關係不可須臾停止的交通，我們應該怎樣打算，怎樣設法維持和增強他在抗戰建國工作上的效能。

交通器材和交通動力的燃料，我們是

不是要即時加以絕對嚴格的節制，國防的部署，是在自給自足，是在乎持久，生產開發。雖然是積極的手段，他的收獲，却在明朝。克制節約，雖然是消極的辦法，可是效果就在目前。我們近代交通工具以及燃料，莫不由外洋輸入，一滴汽油，一尺電線，都影響到國家生命的泉源。所以今後對於使用交通工具，必須以軍事為第一條件，凡國民及普通的交通需要，一定要儘量節省，儘量避免，以增強軍事的使用，或儲蓄為軍事的使用。這樣也就是節省外匯，增加國家購買的能力，譬如使用汽車在抗戰以前，國內各大都市，私人使用極為普遍，於國家影響，亦不甚顯著，可是現在國家需要對外的購買力，不知較平時增加到若干倍。國民所有的購買力，均應讓給國家作整個的使用，而國家對於這種購買力的使用，也必有極審慎的計劃與節制。同時對於已有的工具，自然要特加保護，尤其是現在我國的情形，每一輛汽車，都是國家的重要工具，多用一次，多損壞一次，都能直接影響到國家整個的作戰力量，所以我們多坐一分鐘汽車，多

消耗一滴汽油，就無異於多流人民一滴血汗，多浪費一分作戰的力量，許多人以為只是自己的金錢，便可以自由使用，其實這些金錢，都是代表一種物品或服務，都是國家作戰所需。個人浪費就是浪費國家的需要，所以美國 D. W. Morrow 在戰爭勝利的經濟條件一文說：『花錢在不必要的享受上，則是與國家競爭，妨害國家的整個利益。有些人雖有餘錢購買奢侈品，但國家在戰爭時期，需要更多的物品，不容許人民任意選購他的物品。』本人相信，現在我們公私團體以及個人，一定有許多汽車的使用，是可節省或以其他的工具來代替的。我們知道蘇俄在十年前，公共機關，每一部只有汽車一輛，私人簡直沒有使用汽車的。問其所以，則以為本國不能製造，是以不用。蘇俄是一個出產汽油的國家，尚且如此，現在我們既不能製汽車，又不出產汽油，自然更應該特別減少不必要的使用了。

將來，將來的物資輸入必更困難，而且任何戰爭都是隨着時日的延長而加深其困難程度的，我們應該如何提心吊膽為着未來交通的維持，為着軍事交通使用的繼續，而從已有的工具儘量節省，從刻苦節約的生活中來發揮創造的力量，更從本國人力物力中來儘量利用，儘量改善，使舊有的交通工具在戰爭中得到牠的新生命，創造牠的新地位。

德國在歐戰時，財政部長的全副精神，不在平衡政府對於國內的歲出歲入，而注重在調節國家對外的出超入超，所以『要現金買的外國貨，雖價值不過一毫一釐，都要鄭重斟酌，能省則省。凡是一件事業，可以完全用國內的勞力及原料辦的，雖幾萬萬幾十萬萬都要儘量放胆做去。』雖然他們鬧到一會沒有雞蛋，一會沒有牛油，可是五千萬造的煉油廠，七萬萬造的國道，却反覺得稀鬆平常。

俄國在五年計劃的時候，沒收國內農產品到國外減價出售，以換取現金，購買復興國家所需的機器。

以上兩樁事情，在普通經濟學說看來

，似乎有些違背自然原理。其實在國家長久計劃的立場看來，仍不外是追求全民族的經濟福利，俾全國上下，在將來全能夠享受較充裕或是較目前更奢侈的生活。國家或個人忍受一時期因節約所感受的不便及困苦，亦正是取他日以及後世子孫較舒適生活的代價！

我們現在在都市的同胞的生活，以我們國家的情形說起來，實在沒有做到戰時應有的狀態，尤其是交通工具，拿整千整萬農民勞苦的產品，經過崇山峻嶺換來一滴一滴汽油，我們若是坐汽車來耗費他，實在是一件極難安心的事，所以我們希望社會各方應該盡量保養與節省，而同時更要在運用國內人力物力的原則上，儘量利用其他工具，改善其他工具，先求其有，再求其多，更求其精。譬如本部現在所舉辦的公路駛運及改良木船，都是要請求社會各方的協助與共同努力的！

在駛運與木船的實行，或許有人要懷疑到他在戰爭時緊湊情況下的效能，這一點是要特別解釋的，現在的公路當然不是完全要把汽車的運用停止，而是希望在可

以不用到汽車的地段，儘量利用駛運和水運，而要把汽車的使用，完全讓給軍事上或是非用汽車不可的時間與空間裏面，這裏更有一點，就是駛運與木船在適當的運用上，其效能或且超過汽車的使用。舉一個淺顯的例：重慶到北碚，是大家常常來往的路，假若現在北碚有五百噸貨要運到重慶來，若是用汽車，自然在兩個半鐘頭就可以運到。可是要同時運到二百五十噸二噸重的卡車，這一個鉅大的數目，是我們目前不易辦到的。普通的情形我們最多能夠同時運用到二十五輛，每一輛車一天可以走兩個來回，那麼，一天可以運一百噸貨，需要五天運完，每車每日來回四次，需用汽油三十加侖，五天二十五輛車，共用汽油三千七百五十加侖，約合四萬八千餘元。若是改用木船裝運，用五十噸（現在本部督造的木船可至八十噸）載重的木船，一次用十隻是很普通的，那麼五百噸貨，由北碚到重慶只要八小時。（本部現用改良木船為八小時，舊式木船為十二小時）這樣子，用木船反比用汽車快，而運費更不知省到多少；同時還不至影響

到國防以及國家命脈有關的汽油。所以講到運輸，速率固然要緊，而運載量也非常重要，必定要就速率與運量相成的結果，才可看出那一樣工具對於某一個環境的真正運輸功能，而同時對運輸的成本，更是個人以及國家，尤其是在戰爭的時候，所要特別考慮的。其實木船在我國歷代均有極廣泛的利用。唐宋時候中國船舶已在海洋上稱雄一時，就是在技術上也有很進步的製造。舊唐書中稱李皋「常運用巧思，為戰艦，扶二輪踏之，翔風破浪，疾若掛帆席。」講到這一點，我們不能不慚愧舊有工具在「技術上的懶惰。」中國河流的廣汎，勞力的衆多，在一定的限度內，恐怕人力工具的改良，還較內燃機的工具更為重要。

至於駛運方面，則我國古代郵路驛站，就極發達。元朝有「站赤」和「急遞鋪」，站赤中又分「馬站」「輪站」「步站」「水站」「牛站」「狗站」六種，各因天然地利，互相聯運，當時對於交通，可以說人力物力都用到最高的極限，所以元朝的武功，也威蓋歐亞。元朝對於驛站不僅運用

得極度，而且也設備得極為完善。如元史兵志中關於「站赤」有「於是四方往來之使，止則有館舍，頓則有供帳，饑渴則有飲食。」關於這點馬可波羅遊記中，記載得更周備繁盛。他說當時各大路上，按照市鎮的位置，相距約二十五至三十哩之間，就有站頭，建設旅館招待客人，并有很大而美麗的建築，陳設華麗，即以供達官貴人之用，也很適宜。每站上經常有良馬四百匹，凡有所需，可從鄰近諸市鎮和戍守處取得，朝廷對站頭都有經常的津貼。而且當時對於驛站速度每日可達二百五十哩，差不多與現在的汽車相等。站務的管理，馬匹的營養，以及開墾移殖，都做得非常嚴密。許多可供現在社會各方以及地方政府參考的特點，本人在中央週刊中央日報的國慶感言中已經說過。六百年前我們的祖先已經有這樣的生活能力，假若我們能夠運用現代管理組織的方法，和科學智能的幫助，自然可以使我們國家在這上面創造出一種新的生命力。

此外在郵電方面，也是要希望社會上特別節用與維護的，尤其是電訊，在作戰

時期，分外忙碌。僅以重慶一局而論，一月之內收發電報到二十萬次，字數達三百餘萬。戰前以人口最多的江蘇省一百三十個報局，內中并包括南京與上海兩個局，其總次數還不及現在重慶一局之多。可見戰時交通繁忙，社會需用的迫切。可是軍事是我們戰時國家的唯一生命，民衆能夠少打一次電報，則軍事上可多得一分電訊器材的使用，電話以及其他電料同樣都是軍事所賴，外匯有關，我們都希望社會儘量在不必要的方面格外節省。

寄一封平信，這是一件極平常的事，可是若是重慶的居民，每人每天多發一封信，則郵局馬上要增加二噸重的卡車五部，常川奔馳的運送，這五個卡車的消耗，也要影響到外匯。假若每個城市都增加，郵局雖得到郵資的收入，而國家整個都要增加外匯的流出。至航空信國際信等，則處處都與外匯有關。這些在個人看來都是小事，在國家整個長期的看來，尤其現在我們戰時國家特殊的情形，這些都是極大極重要的事。因為是極重大的事，而同時又是極小的事，所以不是國家的法令所能

糾正或收到效果的。我們希望同胞以愛國心的基礎，「自發的精神力」來做自動的克制與節約。

英國戰時節儉委員會的宣言說：「如果一國人民，腦裏不再想到金錢，而有顧念到物品及服務的習慣，則政府的抗戰會容易得多。而且這種新的理想，新的生活習慣，仍會繼續下去，到了和平時期，一定十分有助於復興及建設。」國家在戰爭的時候，的確是盡全力在消耗與拼賽。數十年或數百年積累的元氣都要喪盡，所以若是不能儘量節制，則「抗戰即或勝利，建國亦難有成。」我們要想到這種危險，一定要準備最大的決心，來忍受更大的痛苦，要從艱辛刻苦中求生活，才能從這種生活中得到光明！

這次歐戰，德國已經實行計口授糧的辦法，英法各國也處處都在過着極緊張嚴肅的生活，我們國家到這樣艱難的環境，更是應該如何埋頭苦幹，從艱苦的生活中，做切實有效的工作。希望同仁務必抱定前進一步，便是成功一步，節省一分，便是建設一分的心理，相信一定能夠挽救這空前的國難，復興我們偉大的民族！

# 以助長軍用促進建設改移風氣爲努力目標

公權

摘錄九月十二日在國民參政會第四次大會報告詞

綜觀本部六個月中之工作，在本部希望能達三種目的：（一）不論路電郵航，與軍方配合，一致行動；（二）不論如何困難，能於可能範圍內，並於最短期內，完成一部份西南建設；（三）能趁抗戰機會，路電郵航由政府事業之機關化，而造成公用事業之服務化。

## 努力

與軍方配合一點，以敵方軍隊進展；虛實不定，往往有時以爲其將進，將一切設備拆毀，及發見其不進，或又欲恢復原狀，或則未雨綢繆，先將設備拆毀，而在軍隊未撤退前，尙須有相當設備，勉強應付，有時我軍前進，而亟須恢復設備，但交通阻隔，設備材料無法補充，又以軍事形勢萬變，今日之準備，未必爲他日所應用，而他日所急需，又未必爲今日所準備。此與軍方配合之第一目的，未能盡如我人期望者一也。

交通器材，一切均須購自外洋，平日消耗補充，亦須一一依賴國外。以往二年籌劃外匯，已頗費周章，今後益見困難，及購得之後，自海防運進內地，或由滇越路或用汽車，尙須一部份外匯運費，而運量尙不能充分。今後鎮南關一路交通，能維持至若

干時日，尙不可知。若專賴滇越路或繞道仰光，則材料運輸之遲緩，將不可勝計。卽有相當材料之後，進行施工興築，而西南各省，山地崎嶇，人烟稀少，又以糧食給養衛生設備，均不齊備，欲發動大量工人，頗不易易。如滇緬公路西段，缺乏工人，須向廣西廣東招工。樂山至西昌公路，據踏勘工程師報告，步行三日，未見一人，百里之內，不見一屋，此欲完成一部份建設之困難，深慮未易盡如我人期望者二也。

路電郵航各部門，大致鐵路方面，新路較舊路易於整飭。公路方面，以尙屬初創，規模章則，尙未完備，習慣紀律，尙未深植。電政方面，歷史較久，西南各省過去不免自成風氣，精神難於一致。郵政頗能按步就班，惟尙少自動精神。航空則爲中外合辦，歷史尙淺，故四者情形不一，欲以同一方法，改造風氣精神，頗不易易，尤以交通困難，調動一人，所耗旅費，爲數不貲，而抗戰以來，上下員工，均不無相當勞績，不便過事苛求，且一部份之環境，往往爲其他機關環境所轉移，非時局安定，各方面同時改進，不易收效。故目前交通方面，祇好逐步改良，得寸則寸，此改移交通事業風氣之未能盡如我人期望者三也。

### 簡要

### 統計

因有上述種種困難，唯有一面以人力補充物質之不足，一面以精神排除環境之障礙。綜計鐵路方面，戰前共有鐵路九千五百餘公里，戰後除淪陷者外，尚存舊路二千一百公里，經新築及修復鐵路約六百公里，故現在共有鐵路約二千七百公里，連同興築中鐵路四千餘公里，計劃中鐵路三千二百餘公里，共約一萬公里，較戰前增加鐵路約五百公里。公路方面，戰前共有公路約十一萬公里，除淪陷及破壞者外，尚存舊路約七萬八千公里，經修復及新築公路約二萬公里，現共有公路約八萬公里，連同興築中公路及計劃中公路共約九萬公里，較戰前減少約二萬公里。電政方面戰前共有電話線五萬三千餘公里，現除淪陷者外，尚存話線三萬三千公里，經陸續架設及修復話線約一萬五千公里，現共有話線四萬八千公里，連同架設中及計劃中話線約一萬四千公里，共計六萬二千公里，較戰前增加電話線約八千公里。戰前電報線共有九萬五千里，除淪陷者外，尚存報線約七萬公里，經陸續架設及修復報線約三萬公里，現共有報線約十萬公里，較戰前增加電報線約二萬五千里。航空方面戰前共有航線約一萬四千公里，戰後僅存約三千公里，經陸續新開航線約一萬公里，現共有航線約一萬三千公里，連同計劃中航線約四萬公里，共計一萬七千公里。較戰前增加航線約三千公里。郵政方面戰前共有郵路里程約五十八萬公里，除淪陷及無法通郵者外，尚存郵路約五十萬公里，經新開郵路二萬公里，現共有五十二萬公里，較戰前減少約六萬公里。戰前郵局共有七萬二千所，除淪陷及撤退者外，尚存

郵局六萬一千所，經新增局所三千六百所，現共有郵局約六萬五千所，較戰前減少郵局約七千所。

### 力求進步

抗戰二年以來，就全國面積而論，固較戰前為縮小，但衡以二年來交通設施之結果，凡以前分佈於全國之交通路線，現幾以同等或超過之數量，配備於西南西北各地，其實質上為用於軍事建設，時艱任重，今後唯有竭盡心力，逐求進步而已。

## 國慶紀念與節約儲蓄

王廉方

紀念國慶，應至少做一件有利於國家的事情，方足以表現愛國的情緒。現在長期抗戰，為敵我國力及經濟力之戰爭，所以如何積聚民間財力，以助長抗戰建國之用。實為國人愛國至少限度應有之表示。關於這一點，我們絕不能忽視本部郵政儲金匯業局在雙十節開始舉辦的「節約建國儲蓄券」。我們身為國民，尤其負了交通工作的責任，對於本身機關自己舉辦的國民節約儲蓄運動，更應集中力量，加以極大的推動。我們知道當局辦理節約儲蓄的希望，要達一萬萬元，這必須人人隨時隨地竭力宣傳勸導，方能深入普遍於民間；而最要者尤在本部及所屬各機關同人作一個有力的運動，先從自己起，來購買節約儲蓄券，數目不求其多，範圍必求其廣，務使人人有參加購買的機會。因為以事實來宣傳，是一個最有效的宣傳！

# 對訓練所畢業同學臨別贈言

盧作孚

——七月三十一日在交通技術人員訓練所演講 趙元慶筆記——

如何克服  
解決生活  
上及工作  
上之困難

吾人進入社會，處處會遇到困難。這種困難，必須設法解決。在所時，有困難可以請先生設法解決，但到了社會，一切必須自己設法解決。若不解決，學識就沒有進步。所以我們真正學問之獲得，即在在工作之時。吾人進入了社會，亦即真正為吾人受訓之時。譬之一人路途不熟，到了十字街頭，究竟應向左或向右，在所時有先生可以指導，但對於路途終不會熟習，非要自己一人走，到了十字街頭，究應向左向右，非經過一番深思不可。因為若經自己審慎選擇，因而達到了目的地，這就是真正的學問。這種學問，永遠不會忘記。所以諸位如遇困難，必須自己立刻設法解決。困難至何程度，我們解決的能力就應當達到何種程度。萬一所遇困難太大，自己無法解決，求助於他人，而他人亦愛莫能助，我們絕不能稍有退縮，必須與同學

研究，或請教於管理人員。若皆無辦法，更可設法請教於本所原教的先生，務必使我們生活上或工作上的困難，謀得圓滿的解決。這樣，我們的學問天天進步，工作的能力，天天增加。任何困難，沒有不能解決的了。

以規律生  
活工作成  
績換取精  
神的酬報

本所訂有種種的規章條例，我們無論在生活上習慣上，只要切實遵守，便無越軌之虞。但一旦到了社會實際工作時，即失去了遵守的範疇。這時，自己必須要有一種保持的力量，但往往一般青年，生活習慣，缺乏紀律，吃飯可以隨意上那一家飯館，規定八時開車，可以隨意延到九時開車。這樣，生活墮落，就絕無紀律之可言。所以諸位在學時代所養成之生活習慣，極端寶貴，一旦破壞，即為最大之失敗。須知世界之進化，端賴於社會的一種壓迫力量。我們非但自己應好，更須監察

他人，每個人必須加上這種力量，庶能在現代社會中過着共同集團生活。所以現代的每個人都應有公共紀律，良好習慣，大家都應做幫助眾人者，監察眾人者。我們絕不能隨波逐流，同流合污。目前中國人民，就缺乏自己保持的力量，缺乏堅持果敢的精神。往往隨着環境變遷。本所過着軍事化的生活，能來所適應順變。一進社會，若是狂嫖濫賭的環境，又很容易的陷入了黑暗的深淵了。這樣，怎能辦出好的事業呢？就是一時的幸運，能夠得志，但是這只能加增社會的罪惡。所以我們青年必須保持着純潔的精神。這種精神，在我們生活習慣上，就能表現出來。所以精神寓之於學問，學問寓之於工作。人人都能自立，人人都能立人。這樣，力量很大，不但能發展交通，亦能改造今日之中國！這時我們絕不能求待遇求地位，我們時時要發揮我們工作的精神，增加我們工作的力量，努力求得我們工作的成績。社會絕不會辜負我們，『成績即是報酬』，我們若能把握重慶到北碚一段的客運辦得好，博得大家的稱贊，這就是至上無比的精神。

組織畢業  
學生指導  
委員會的  
真正意義

本所對於畢業學生，特組織成立指導委員會。指導的意義，在於諸位將來事業上如何獲得工作的方法，如何增加工作的力量。倘有認為這是幫助大家提高地位，和待遇的機關，那就極端的錯誤了。

現在中國人的累贅，一是家庭，二是同鄉，三是同學。倘若有同學舞弊，或在煙濫賭，而我們苟非但不加監督，並且在經濟上為之協助，那無異為虎添翼，助其作惡，直接間接阻止中國之進步。我們要勸勉同學，鼓勵同學大家來拯救中國。

諸位來此受訓，短短數月，身體鍛練程度，還不夠要求。故雖在此烈日下，已有很多同學支持不住。所以希望同學出去，一方保全工作成績，一方還要保全身體的健康。靜的工作，需要動的運動，動的工作，需要靜的休息。務須動作配合得宜，三餐有定時，起居能安定，方有健全的體格。有了健全的體格，工作才能有好的成績。

# 滇越鐵路運輸統計及預測

沈·昌

昆明到達之各種煤炭總噸數	滇越路用煤		雲南進出口貨運總噸數				雲南境內貨運總噸數	項 年 目 份
	雲南供給	安南進口	昆明—東京	昆明—海防	東京—昆明	海防—昆明		
無	無	四、一〇〇〇	一、五〇二	一〇〇、二七五	五、四七九	三〇、八二八	一九二八年	一三九、八八三
一七、七九一	一〇、五〇〇	三一、一〇〇	二、五三六	一五、五一八	九、七〇二	五一、六七〇	一九三八年	

上列總計，係根據滇越鐵路之報告。由上述統計，方知：（一）雲南省內運輸量超過國際運輸量甚巨，在一九二八年為四倍，在一九三八年為三倍弱。於此可以測知，將來川滇路運量之趨勢；（二）十

年之中，國際運輸輸入增加百分之七十，輸出增加百分之五十；（三）滇越路用煤開始採用一部份國煤，如將來國煤運輸便利，成本減低，供量自可增加。蓋現在之國煤，係採於可保持用駛運以達鐵路，每

噸售至四五十元；（四）昆明本地用煤炭，漸見增加。蓋工業發達，已見端倪。本年預計國際運入量，將超過八萬噸。此雖係因粵漢長江之路中斷，故有此突然之進展，然現在工商業發達，此後平時運入量，當亦可達八萬噸。惟此數當維持五六年內未必再有大量之增進耳。至於煤運一項，則川滇滇緬兩路，恐將取滇越之地位而代之，並以將兩路運來之煤，供給滇越，其數當不過兩萬噸。但滇越路回空車輛甚多，如能以廉價運輸出之煤，則前途未可限量。又滇越輸入以紗布為主體，滇省現方推廣紡織事業，此後紗布輸入，或將遞減。但棉田推廣，尚未著成效，原棉甚多，仰給於國外，而由滇越路輸入，與總運量當無大出入也。又越南蔬果，皆仰給於滇，小麥麵粉，則來自外洋，滇省如能推廣蔬果之種植，並因滇緬路而減輕小麥運輸之成本，則農產亦可大量輸入越南。故可預測滇越路最近五六年來之運量輸入，當維持八萬噸左右，輸出有大量增加之希望，而雲南省內之運輸，則當循歷年之紀錄，有緩勢之遞增焉。

## 徵工修築公路之研究

趙祖庚

徵工築路，法意良善，惟辦理稍有不善，流弊隨之發生。余奉令調赴漢淪公路宜淪段工程處工作，對徵工築路問題，身與其間。茲就所及，分陳於左：

### 一 注意民工徵集之時間

徵工築路，應以利用農隙為原則。農民於農暇應徵，一方為國服役，同時可有獎金作收入之補助，自必樂於從事，事半功倍。否則妨害農事，即剝奪農民一年之生計，直接可減少農家之收入，間接亦即減少國家之財富。如此不合農時之徵工，不但農民叫苦連天；且冒險逃亡之事，亦必不免，縱或強迫工作，效率亦低，於工程之推進，反有窒礙。故非屬搶修緊要之工程，並包工一時無法招集之特殊時期外，務須絕對避免。又農民安土重遷，戀家之觀念極深，應徵時期，不宜過長。如遇工程浩大者，似可酌將徵工範圍擴大，以資減短徵期。辦理徵工當局，尤應隨時致

察民隱，於可能中盡量減除其痛苦，增進其幸福，俾農民樂於應徵，以杜逃避現象之發生。

### 二 徵集範圍及工作地段

民工徵集範圍，應與工作地段，力求接近，並應注意交通之簡便與否，藉以減少應徵民工之來往旅程，節省往返途中之伙食與時間，不宜限於路線所經之縣區。更不宜某縣境內，即限於某縣之民工擔任修築之。茲為各縣民工分配均勻，並節省民力計，其徵工範圍與工作地段，似應以路線左右兩旁各伸展若干公里為原則。並參以各該路線所經地人口之多寡，交通之難易，面積之大小決定之。如以工程浩大，在此限度內所有人民，不足以負擔時，限度以外，亦可以上列標準，酌定協助辦法。因公路築成後，雖距路線較遠之民衆，亦能享受一部利益，該項協助，仍不肯公允之原旨也。又查奉頒軍事委員會委

員長行營徵集民工修築漢渝公路實施辦法，第七條規定之徵工標準，爲年在十八歲以上四十五歲以下之壯丁。但事實上，仍間徵老弱者，與不克服役之兒童充雜其間，究何原因，未便懸揣。然爲工程趕速進行並人道計，自應絕對遵守規定奉頒辦法施行之。至出徵軍人家屬，其僅存而闔家生計所依之壯丁，似應亦予免徵。

### 三 防弊及嚴懲不法管理

查奉頒徵工辦法，縣築路委員會之下，設立若干區隊，以區長兼充區隊長；區隊之下，分若干聯隊，以聯保主任兼充聯隊長；聯隊之下，又分若干小隊，隊長以保長兼充。層層節制，論組織與管理，可謂嚴密。然仍以民衆智識之低劣，保甲組織之欠健全，各級隊長之良莠不齊，種種不可思議之流弊，竟隨處滋生。業經工段察覺並據民工呈報者，略述如下：如某縣隊長中，以尅扣民工獎金與伙食，致民工紛紛向民間乞食者；有爲飢餓所迫，而逃避者；亦有高抬米糧價格，藉此斂錢者；亦有虛報到工人數，欺瞞上級騙取民工伙

食藉肥私囊者；更有利用農忙時期，民工歸鄉心切，每名納資若干，即可放走者。形形色色，不一而足。防止之法，除以聯隊長之人選應嚴予選擇，並應另定懲戒不法民工隊長罰則，嚴厲執行，不稍寬貸外，更宜酌定時間，由各縣區負責長官或工段向民工隨時予以短時間之訓話與簡單之各項說明，藉以啓發民工之智識，引起其愛國之意向，俾能認識自己應盡之義務與應享之權利，及防止作弊之方法。即各縣負責民衆教育人員，亦宜常往工段利用民工休息期間，施以教育；灌以常識；曉以利害；提高其民德民智。又關於民工之管理，似須注意每日工作時間之起訖，伙食之管理，住宿之安全，與公共衛生之設施。倘更嬖以抗戰電影，或教以歌唱，愉快其性情，調劑其精神，則益爲上乘矣。

### 四 發放獎金應使其實惠

查本縣民工獎金，遵照規定，土方每公方國幣一角，石谷一角五分，捶連碎石每公方一元（現已奉准增至一元五角），較之以往徵工修築公路，似不可謂不厚。（開川滇東路土方民工徵工每公方僅國幣

五分，即本路包工價格，亦祇一角八分至二角之間。）然應徵民工，仍有以所入不敷伙食之所出，訴苦申怨者何也。查奉頒徵工辦法規定，民工獎金，應由縣築路委員會具領轉發。雖經本處轉飭各段，遵照規定，於工程完成至百分之五十時，應將各隊民工應得獎金額目，樹立木牌，揭示公布於各該隊工作地段，及出入通衢大道，並由監工人員，向民工廣事宣傳，俾衆周知。如此民工應得獎金，自可盡及民衆矣。然終以下民易虐，中飽之弊，仍不能盡免也。憶作者前在陝西修築公路時，應發獎金，亦以統交縣府轉發，聞事後多被縣府藉民工欠繳糧稅爲名，悉被轉入私囊。欲救此弊，一方固有待於地方政治之澄清，同時對於發放獎金之方法自亦宜稍改善。或於每月之終，即由工段結算已做方數，先以九成（或九五）獎金，會同各級隊長，指定地點，按名發給（預墊伙食，分期扣回。）所有餘額，待工程完竣時，即予結清。此項手續，固較原定爲繁，但爲所發獎金，使民工盡受其惠起見，或亦不可無可採乎。（於達縣工次）

# 第四大參政會之經過

## 編者按：

查國民參政會第四次大會，於九月九日起，在重慶舉行，十八日閉幕。其對於交通方面之提案三件，暨大會對於交通部報告之批評意見，曾誌本刊上期四七〇頁。茲再將大會通過之『川康建設方案』中關係交通部份，與大會詢問案，以及編者奉派列席大會所及之感想，一併彙誌如下：

## 川康建設

查大會通過之『川康建設方案』，係根據川康視察團之視察報告而成，共有九項。交通設施包括在第五項經濟建設部份之內。原案云：『改進交通及運輸之要點，共十四項。屬於水道之改進者，占四項，可見水道之足重視。綦江水閘及打灘工程，視察團認為針對川省需求，烏江貫通川黔兩省，金沙江上游之濠沽可通敘府，安甯河橫貫寧屬中心，均應提前整理，以通航運。大渡河及青衣江，均應設立河務局，統一行道行政，灌溉通航，賴以兼顧，利益至大。次則公路之修築與整理，在鐵路未普及之前，極屬重要。現在西昌至昆明公路，為康省溝通國際唯一路線，必須從速修築。樂西公路由西昌經冕甯黃木廠等地而至樂山，沿途河谷縱橫，路皆陡峭，於軍旅行進，似非便利，是否適宜，尚宜慎選。越巂地當孔道，而西昌至越巂一段，已有路基，祇須充實，似較省事。川湘公路之橋梁，不夠載重，山路彎曲之處，則不夠寬度，必須加緊補強，以利

軍運。康省交通，在目前唯有廣關公路。惟地曠人稀，徵工不易，宜組織大規模之築路隊，陸續推進。甯屬公路，尚未完成，其駛運辦法，宜仿昆明宜賓間成規，加以改良。開發川康富源，鐵路建造，刻不容緩。成渝沿路煤鐵礦產豐富，有尅期完成之必要。西昌至敘府之鐵路，預定有三條路線可循。宜實地詳加勘測，擇其效能最高者，即行興修。西昌至滄沽與會理之鐵路，能即興工，於康省之開發，裨益匪淺。此外航空及無線電之開通，在康省頗感急切。修飛機場以甯屬泰甯為最適宜。無線電所需電料，可先連存雅安電局，取攜亦便。次則增開郵路，加快班期，添設喇嘛寺信箱，皆待實行。康省語言習慣與內地不同，故郵務人員之養成，亦須注意。總之，康省交通設施，在戰時政治意義重於經濟，故必須排除萬難，趕急實行。』

## 詢問二件

大會於聆取本部張部長之交通報告後，當場提出詢問案七件。除口頭答復五件外，其餘係用書面答復。案由如下：（一）參政員褚輔成等五人詢問：『關於四川省境內已完成各公路佔用之土地，尚未免除糧賦，可否由交通部咨請省政府即予免除。又各路整理工程，仍令各縣徵工，民間頗以為苦，可否改為募工，停止徵工。』（二）參政員高惜冰等五人詢問：『關於人力推車及駄運之工作，擴充到如何程度？每日

之運輸能力如何？該項組織經費若干？由昆明至重慶每噸運費若干？

## 感想

大會開會期間，編者以職務關係，奉派列席大會及參加審查會議，以備諮詢。茲將聞見

之感想所及，撮要報道於同人：（一）此次大會於聆取本部張部長之交通報告後，共有詢問案七件。除其中二件以書面答復外，其餘五件，均經當場口頭答復。詢問案由，大致爲：（甲）公路機構及敘昆滇緬兩鐵路組織，似嫌重複，可否調整？（乙）敘昆路工程局辦理徵工，殊欠盡善，各方頗多指摘，能否設法補救？（丙）汽油日臻重要，應妥籌供給來源，而對於司機偷漏盜賣及商家誘購私貨，應如何防止補救？（丁）自昆明經貴陽至重慶公路，有候車至數星期之久，而無法購票成行者，應如何設法改善？（戊）自重慶至成都公路，已成『有路無車』之現象，希望當局增加車輛，便利交通。以上五點，均由張部長即席列舉事實理由，婉爲解釋說明。除關於（乙）項敘昆路徵工問題應另

俟詳細查明外，其餘皆得大會之同意通過。惟於此有足爲同人注意者，即交通事業，爲服務民衆之公用事業，與民衆發生直接關係，辦理稍有不善，外界責難立至。而在本部地位，名義爲綜綰全國交通，凡事祇須與交通有一絲一毫之關係，外界即可歸責於本部，而本部爲促進交通，亦無法推諉卸其責任。例如詢問案中之徵工問題，或係商請地方政府辦理，事實上與路局關係極少，但既事關路工，即須趕緊改善。全國汽油問題，係歸行政院液體燃料管理委員會主持統制，惟本部所屬各公路局用油既多，則對於汽油之供應與節約，自應及時補救，決不能以權責不屬於己，而稍置身事外。又如詢問案中關於成渝公路車輛問題，該路係歸四川省公路局轄，並非由本部直接經營。論理至多以一紙公文轉飭整頓，亦可勉強了事。惟目下民間既深感交通不便之苦痛，本部決不能視若無睹，置之不理。凡此具徵本部之工作，在社會上，在民衆間，已有十目所視十手所指之概，必須事事認真，刻刻用力，方能日求進步，勉應客觀需要。此其一。

（二）某次審委會議，討論二十五位參政員之共同提案：『爲增強法幣之信用必須擴大貨運應集中全力不惜任何代價即日完成各鐵路交通案。』（一年之內完成一萬公里鐵路。）該案一開始討論，幾乎一致異口同聲曰：『我們閱讀及聽取交通部張部長長的報告，知道現在進行建築的各鐵路，困難萬分，此案欲於一年之內修築一萬公里鐵路，萬萬辦不到。』故此案即未詳細討論，予以保留，未經通過。於此可見參政會諸君對於本部工作報告重視程度之一斑。故今後本部有對外正式發表任何文件之機會時，均應縝密研究，審慎編製，而對於本身所處之事實環境，尤貴詳切說明，則對方自能諒解，自能同情。諒解可減少種種不必要之枝節，同情可獲取各方至可貴之協助。此其二。（三）此次會議之議決案辦理情形，時向政府代表詳細質詢，極爲關切。此次大會中關於交通方面者，除提案三件及工作報告之批評意見（已誌上期本刊），應由本部各關係部份切實辦理以期改進外，所有大會通過之『川康建設方案交通部份』及大會詢問各案，均應隨時注意，趕速策進。因第五次大會在年底或明年初，即須舉行，屆時吾人必須以具體事實，昭告於國人之前也。此其三。

# 戰時運輸與改良木船

## 下水典禮轟動了社會

編者

本部漢口航政局奉命貸款監造四川省改良木船，第一批三百二十艘，計七千六百四十四噸，將於年內陸續完成，爰於本年九月二十四日在北碚舉行下水試航典禮，儀式隆重，社會爲之轟動。事後渝市各報均盛載其事，足見各方重視此事之一斑。舉行典禮時，漢口航政局局長王沈君說明了試航典禮的重大意義：

(一) 從來製造木船，是爲經營私人的航業，此次監造木船，是爲適應戰時需要。

(二) 從來製造木船，是由私人製造，自籌資本，此次監造木船，是由政府貸款，私人製造，此不僅足以增加後方運輸工具，同時並可扶助一般資本缺乏的航商。

(三) 從來製造木船是拘守土法。此次監造木船，是蓄意改良。改良作用有五：(甲) 增強堅實；(乙) 加高速度；(丙) 便利裝載；(丁) 適於防險；(戊) 推廣用途。

基於上述三種意義，可得五種結果：(一) 增加後方運輸力量；(二) 開政府扶助航商之先聲；(三)

促進木船運輸之安全及速度；(四) 訓練大批製造改良木船之工匠；(五) 完成木船製造革命。有此五種結果，所以木船試航，值得舉行隆重的典禮，以宣揚政府貸款之意義，而引起社會一般之注意。

改良木船之重要既如彼，而社會之期望又極殷切，然則吾從事交通事業者應如何益加奮發，更求進步。本部監造木船計劃，共分四川廣西二地。現在四川部份，已經發動，希望廣西部份亦能急起直追。同時與木船有相等重要性的板車，亦盼負責製造的駛運管理所與各路機關趕速策進，期早觀成。

(舉行典禮

時，盧次長親臨致訓，特誌如下：)



建築中之改良木船

# 改良木船的四大意義

盧·作·孚

今天木船在此地舉行下水典禮，只有兩隻，每隻只有六十噸，可是中央核定本年度製造木船數量，是三百二十隻，共計七千六百四十四噸。是此次下水兩隻，可以說是代表三百二十隻，代表七千六百四十四噸，並且這次的意義，非常的重大，約有數端：

## 第一：表現抗戰運輸的意義

當七七抗戰之初，輪船火車種種交通工具，應有盡有，尙未被敵破壞。全部鐵路火車，每天至少要開百列車以上，總其運輸量至少要在萬噸以上。以輪船論，大型江輪及海輪至少各有二十隻以上，海輪每隻可載重一二千噸至三四千噸，江輪每隻可載重數百噸以至一二千噸。故各處軍民運輸方面，雖覺頻繁，尙可供應需要，由京到漢以後，敵人侵入長江，航線已經縮短。江海各輪，有微充阻塞之用及未能駛至上游者，船隻亦大爲減少。至於各處鐵路有全被敵佔領或被敵切斷者，關於運

輸方面，殊覺感受困難。此時尙有幾條鐵路和少數輪船，供其需要，但湘西常德以上，湘南衡陽以上，均不便運輸，全賴木船，宜昌至重慶雖通輪船，但裝載量不大，而堆積宜昌亟待運輸之重要器材數量甚鉅，於是始想到利用木船裝運，以補輪運所不及。在武漢撤退時，運湘器物，約有四五萬噸，運川貨物約十萬噸，除輪船裝運外，發動了大批木船，單以宜渝一段，所雇用之木船，計先後數約二千隻，更得了木船很大的幫助。

自漢口撤退後，鐵路益少，航線益短，中央乃召集交通會議，決議設法增進水陸運輸，除陸路利用駄運板車外，籌撥建設專款，貸與航商製造大量木船，由交通部漢口航政局負責監造四川木船事宜。本年春間開始籌備、調查、設計、購料及訓練工人，中間經過種種困難，單是動員全川各地製造木船的工人數約二千餘人，把他們集中起來，才有今日的成功。故此大

新造木船下水試航，不僅表現在抗戰期內解決運輸困難的意義，並且可以表現總動員的精神。

## 第二：表現建國運動的精神

抗戰以前，各處企業家多以爲四川處境困難，不願來川投資開發。現在遷川工廠約有一百二十家，泰半復工。所有大銀行均已遷來，在從前希望開發西南，非數十年不能做到的，現在在一二年內，居然已有了相當的成績，這實在足以表現建國的精神。因爲如此，所以四川各項產業都向前突飛猛進。以農產品而論，據農業實驗所報告，從前射洪三台地方會種美棉，不知改進，遂致失敗。該所從南京徐州河南陝西等地先後運來美棉純種，逐漸推廣，今年散給農民播種約十萬畝，明年或可增至五十萬畝。從前吾國之絲，以江浙兩省占主要地位。現因抗戰關係，許多技術人才集中四川，今年出種六十萬張，明年可出八十萬張，今年產絲五千擔，明年可產七千担，希望將來每年產四萬擔到八萬擔。說到小麥，以金陵大學農學院二九〇五的種子爲最良，二十五年才到川試種，

結果甚佳，比本地種產量可增百分之十乃至二十。今年種有四萬畝，如照應有發展效率計，明年約可增至二百萬畝。此就種子之改良而言，至於水利關係增加產量更大，現在所有全國各處水利機關，均已入川，本省各河流均已分別測量，次第疏濬，關於農田水利工程，亦能兼籌並顧。此外農村所缺乏的是法幣，而農本局及其他銀行復給與大量貸款，可以購買牲畜肥料，結果將來年年都有豐收的希望。本年各省豐收，糧食過剩跌價，農民發生恐慌，所謂穀賤傷農，細考此中原因，大半由於運輸困難，各地糧食不易輸出流通之故。要想解決內地山鄉運輸問題，專靠汽車輪船不成功，非製造大量木船不可。就是沿江通商口岸輪船運輸最便利的地方，也有需要大批木船的。有一年我往東北到大连考察，問及當地糧食輸出，每天有一萬噸輸出量，以重慶普通輪船每隻載二百噸計，也非五十隻不可。有人願慮將來戰事結束後，木船有過剩或被淘汰之虞，如照上述農產品將來大量增加的希望，還有各地正在開發的礦產，如綦江煤鐵之類，不是

目前所造三百二十隻木船所能夠應付運輸的，將來或許再加十倍，恐怕也有不能解決的時候，推而至於湘西及廣西等處，現在以及將來需要木船，恐怕也像四川這樣迫切。由此可以證明製造木船，不僅在戰時需要他，就是戰後，只要建國成功，產業發達，更需要大批木船了。所以這次製造木船，建國的前途上亦表現偉大的意義。

### 第三：表現製造技術的進步

就造船技術言，世界上造船進化，先有獨木船（現在松花江還有），經過幾千年才有今日各種形式式的木船，可惜進步太慢，至十八世紀才有輪船，到現在始有近代化的使用動力的輪船。不但應由木船進化到輪船，木船本身亦應進化。去年利用木船運輸，發現種種劣點，於是才有今日改造。當初木船幫還懷疑，現在大家才相信確比舊式的好，這可以說代表技術上進步的意義。目前世界上不僅技術進步最快，即建國的成功，也比從前迅速。如美國建國至今約有一百五十年，日本六七十年，蘇俄革命後僅二十餘年，德國國力

恢復不過十餘年。其各項事業之進步，殊堪驚人。這種建國成功的迅捷，與技術進步上有互為因果的關係。十九年我在上海參觀德國某洋行最新式柴油機器，買一對來試用。過數個月後，某洋行邀我再到該行樣子間去看，我說：『前次已經買了。』他說：『不是從前那個機器樣子，他的小弟弟已經生出來了，是另一副新式的樣子。』過數月，又邀去看再經改良的式樣，可見他們對於技術方面，時時刻刻想法改良進步。嗣詢我國幾家製造柴油機工廠，何不設法改良。據云：『購買者不願買新的，所以未加改良。』這也許是一種原因，技術守成的惰性，是一種更大的原因。特舉此故事，以見我國技術的進步太慢，還有許多技術人才，專注意大工程，不注意小的，更不屑改良土法造的東西，要知土法製的東西，使用最普遍，所以今後我們不僅對於土法製的水運工具，要設法改良，對於其他交通工具，及一切用具，都希望設法改良，便利大眾使用。今天舉行木船下水試航，可以表現製造木船技術進步的成功，希望把這種精神擴大起來，也

許不出數月，再有新式改良木船出來，推而至於其他事業均能如此，那麼我們建國必成，更屬無可懷疑的事了。

#### 第四：表現政府新穎的態度

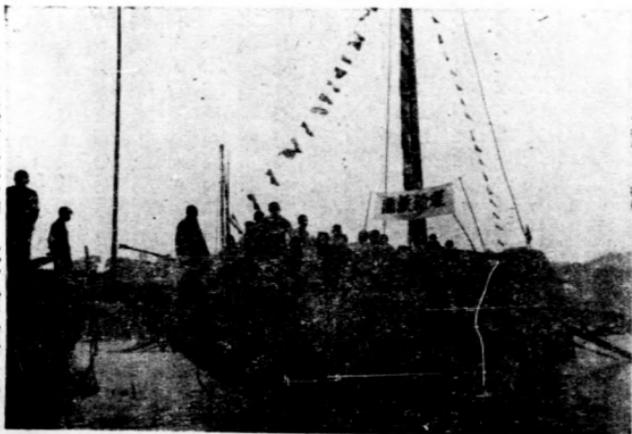
記得從前我幼時讀書，有一篇解釋官的文章說：『官者管人者也。』現在知道官的意義，應是替老百姓服務，所以研究數十年來爲官的態度，約可分爲三個時期：第一時期專替個人想辦法；第二時期專替機關想辦法；第三時期替管轄範圍的老百姓想辦法。以造木船說，現在機關既要大批木船，不自造自運，而把鉅款貸與航商製造營運，政府如需要此項木船，仍須出資雇用，這可以說是澈底替老百姓想辦法。不過一般人還懷疑，以爲從來沒有這樣好的一回事，或許將來要運公物，沒法討運費，於是大家相率裹足不前。嗣經多方開導，大家才明瞭才相信，所以替人家想辦法，有時還會叫人家懷疑。即如本人在四川建設廳任內，免費散發優良蠶種與民間，有的嚇得把桑樹砍了，恐怕怕稅，有的傾取蠶種，所具姓名，都是假的。後來知道不要分文，真是爲他們設法的，

一到秋季，都爭先恐後來登記，以此來證明將來一般船戶知道政府態度與從前不同，知道這種造船的好處，都要來借款造船，恐怕航政局以後要應接不暇了。可見只要真心替老百姓想辦法，他們自然會相信，將來自然會有去找政府替他們想辦法的時候。現在丹麥國家就是這樣，世人均知丹麥農村合作社發達，可是老百姓如欲組織合作社，都去請政府替他們想辦法，替他們派人。所以上下一致努力，各項事業都有進步。目前航政局所造木船及絞灘工程，可以說澈底爲老百姓想辦法，我想不論那一機關，那一件事，都應如是，並且希望要儘量發揮這種精神，將來有用民力之處，人民自然樂意報効國家。這次新造木船下水試航，可以表現政府對於老百姓新的態度。

今天新造木船下水只有兩隻，可以表現出四種偉大的意義。各位在這簡單下水試航典禮當中，對於戰時木船運輸的功能和效率，應滿懷着莫大的希望，無限的興奮！

(苗啓平筆記)

改良木船之試航



改良木船有二大優點：(一) 船身靈活，速度較舊式木船增大百分之三十以上；(二) 船身構造堅固，設置完備，可以防險，各輪隔板，可以抽動，便於裝置巨型貨物。

特稿  
專載

# 改進西南交通之意見

章 祐

編者謹按：本部顧問章篤臣先生奉行政院派赴西南各地視察交通，本部技正馮鶴鳴及公路處專員陳本端二君同行，業已竣事。其視察報告都萬餘言，已由行政院交水陸運輸聯合設計委員會研究。茲將其報告中可以披露部份，摘要專載於此。

第二期抗戰期內，以公路汽車為交通運輸工具之中心；而要加强抗戰力量，必須增加生產，要增加生產，必須對於交通事業有整個改進之計劃，所以有改良公路國際狹軌鐵路軍用輕便鐵路之提議。當即本此目標，以為此次視察之根據。

目前我國沿海封鎖之勢已成，奮鬥圖存之業，益感艱鉅。環顧今日與海外交通之門戶，不在安南之海防，即為緬甸之仰光。二者之外，別無他途。故當前急務，莫若締造聯絡交通之網線，而使我西南各與海防仰光兩口岸，有密切聯鎖之可能。

。故兩埠交通能力之弛張，實我今後內地運輸聯絡方針之所繫。但啣接於仰光者，雖運量有餘，然路程較遠，故海防在目前狀之下，自尤重要。溯自該處需量驟增之後，應力不足，貨材乃擁塞於道，於以設法疏通，應為當務之急。

## 調整運輸之三個步驟

但海上風雲，事難

預測，一旦該處路線，發生障礙，則今日之利賴於海防者，勢必轉趨

於仰光。在我國境以內，滇緬鐵路尙未完成之先，惟一交通祇滇緬公路而已，其重要不言可知。茲無論由海防仰光，其入物資轉運川黔湘贛各省者，必自公路而無疑。如是則非有大量卡車高級公路，不足以應敷其承轉運輸之需要。故管制車輛及汽油與改良公路三項，在今日亦為刻不容緩之舉。此次視察西南交通唯一任務，在於調查國外鐵路之運量，及國內公路之

設備，通盤籌算，作一調整之貢獻。歸納之點，應分三步，分述如下：

(一)交通部應派技術專家，會同滇越及緬甸兩鐵路，組織技術合作團體，依據我國運輸方針，以改善國內外運輸上之設備，及調整運輸上之能力。如能達到此目的，則海防仰光無異即為我國之海口。而該處之鐵路，無異即為我國之鐵路。支配利用，當能裕如。

(二)交通部因外匯工料等困難，原定之滇緬綫昆兩鐵路，恐不能如期完成。其目前交通之建設，應請改用軍用輕便鐵路與公路雙方並進之方式。而有重要性之公路，尤宜提高工程標準，俾使其運輸能力之運用，可等於同軌之鐵路。

(三)如國外鐵路運輸能力增加，國內必須有相等之能力，為之啣接，方無停止擁塞之虞。同時尤須能節省汽車汽油車胎配件等外匯之消耗。故在公路路線集中工程改善之後，各方負責運輸機關，應促進各公路車工機之密切合作，不但行車可使安全，運輸效率亦可增強。

## 鐵路公

路之設  
備意見

以交通運輸而論，

國外有緬甸滇越兩鐵路，英法兩方經營已久，各長八百餘公里，國內

有緞昆滇緬兩鐵路，共長一千七百餘公里，為最近建築中之線。凡此四者，均為

二公尺狹軌鐵路。如我兩線，均能於短期之內完成通車，則西南交通問題，自可迎刃而解。惜乎完成之期，尚須視工料是否就手為轉移，是以兩線同屬緩不濟急，難應抗戰之需要。故為補救目前出海之計，交通聯絡之方式，約有三項：一曰一公尺

狹軌鐵路；二曰六公尺軍用輕便鐵路；三曰重要性之高級公路。此三種方式，經分別研究之下，在抗戰期內西南交通網之大計，必須因地制宜，狹軌鐵路輕便鐵路及高級公路三者，應兼收並用，而以速成速用為目的，不宜膠柱鼓瑟，拘泥於一端。例如緞昆滇緬兩鐵路，仍應積極趕築，並應限於一年半之後，緞昆能通宜威，滇緬能通祥雲，而與之接線者，則一為川滇東路，一為滇緬公路。此公路鐵路合作之一例也。至公路之優點，雖完成迅速，行車

自由，運輸靈便，但其弱點則汽車汽油均取之於外匯，運輸成本既高，消耗與年俱增，資本與年俱減。然則欲減輕此種負擔，非有充分提高公路標準改善工程設備及機務，不足以言運輸之經濟。同時為顧全西南交通百年大計起見，必須努力增加沿線重要生產，否則軍運停止而後，商運收入過少，恐不足以維持各路之養路費也。再交通線為敵機轟炸最重要之目標，其損失程度不同，因地點及設備而異，故此後新式路線及設備，必須嚴密審擇，力求改善，以減少其危險性。

## 西南交

通之研  
究問題

根據沿線視察之所聞所見，將西南交通運輸工作，作一綜合之敘述。以供公開研究而策

進行。問題要點如下：(一)緬甸鐵路應否側重於軍運，滇越鐵路應否側重於商運。(二)滇緬公路為緬甸與滇越兩鐵路之聯絡線，應如何確定工程標準，及其改善預算，以加強國內外運輸上唯一聯絡。(三)加強內地公路幹線工程，以節省汽車汽油，並節省運輸時間，解決接運集運之困難；

其加強之標準，應採何種方式。(四)水運及公路鐵路支線，應如何儘量利用，以解決疏運之困難。(五)改善運輸計劃，以『暢行』『盡量』『安全』為三大原則，應如何採擇施行，以增進集團行車之效率。(甲)統一運輸支配，並促成各路車工機三方技術上之密切合作，以收整個運輸靈敏之效。(乙)緬甸滇越兩鐵路之運量，目前一為每日一千六百噸，一則六個月後每日一千噸，國內接運之方針，應如何規定之。(丙)出入物資之運量，應以車輛種類載量多寡，及行車平均速度三項為改善重要公路工程之先決條件。(丁)節省汽油汽車及外匯，為改良公路最重要之目的。(六)為物資出入路徑有充分之參考，及增加新路之工作效率起見，對於緬甸滇越兩鐵路之運輸方針，應否向各該路提議，派員參加技術之改良，以收運用合作之功效。(七)為調整緞昆滇緬兩鐵路之基本困難起見，擬提議鐵路公路合作，兼收並用，以達速成速用之目的。(八)交通與生產有密切之連鎖性，應如何促進生產集中路線，以求達生產與交通共存共榮之目的。(九)此後西南交通建設，應否改築軍用輕便鐵路及高級公路之方式，以達抗戰期內經濟與時間雙方兼顧之目的。

# 抗戰中招商輪船的動態

金瑞甫

說起招商江海輪船，祇要到過武漢的

人們，都能有相當的認識，它那龐大的船身，四五層高的台甲，舒適的客艙，大量的貨艙，俱足以激發人們的回憶和繫念！尤其是南京撤退那時期，它們在整天空襲下，不絕的供應軍輸，兼負着遷移政府各部會的使命；武漢撤退時，又擔着二次疏散的重任，在無夜航設備的宜漢水道中，冒險航運，不但單航，且拖了比船身更長的碼頭圍船走。這種艱苦而超技術的工作，實足為我國航業史上開劈光榮的一頁。

當江陰封鎖後，招商在長江方面江輪共有十二艘，其中江天輪奉命留京，作最後渡江之用，終因後路斷隔，和我宏麗壯嚴的首都，同時被毀；江裕輪沉塞馬場，盡了它的責任；江襄輪運軍隊至黃岡，被敵機二十餘架，追炸沉沒；餘剩的九艘江輪，順着戰事的轉變，一瞬不息的在前線後方分頭服務，直到集中宜昌之後，它們

的工作，纔算告一段落。

在抗戰前宜漢水道，僅能行駛千餘噸船隻，其後南京撤退，該線交通工具，不敷應用，致公私貨物，擁塞武漢，設法疏運的很多，招商遂派江安江順兩輪（噸位在四千噸以上）試航宜漢，它的成績，非常圓滿。嗣後各公司大輪，亦多繼續上航，武漢八萬餘噸器材，能夠如期搶清，數十萬人口能安全退出，實不可抹煞功績！此外漢湘一線，平常漲水時間，可航行一千噸以上輪船。淺水時間，祇以小輪拖駁維持交通。當九江緊急時，招商奉令搶運南潯路軌，在工具缺乏無可奈何之際，該局竟用海洋海輪載路軌二千數百噸直駛長沙，且裝得兵工機件，安全退出。這種非常工作，智勇兼備，實非有相當技術和魄力者，所敢進行。豈知到了宜昌後，又奉軍事當局命令，這命令的大概意思，是在宜各輪船可以上駛的，限期上駛，否則必要時一律毀沉，這命令接到後，直嚇得在

宜各輪員工，手足無措，那時招商主管人員，因為搶運出口聯運貨，工作緊急，親往長沙指揮籌劃，一時無法兼顧，俟聯運方面，佈置就緒，遂趕返宜昌，幸得交通部航政局各方的協助和鼓勵，這破紀錄的上駛工作，始能在審慎之中冒險進行。

上駛最大問題，就是領江的招請，當時宜昌情勢相當緊張，川江領江，多被其他公司搜羅，招商雖招雇有心，實際上已應徵乏人。幾經轉商，幸得民生公司，竭誠合作，允借領江一組，由重慶飛到宜昌，這第一問題，才告解決；其次駛達地點問題，招商意思，想儘可能上航，不過當時有好多方面，頗不贊同，所以上行目的祇能以廟河為止；第三問題，要談到裝貨了，當初某方面竭力倡議，大輪上駛，不准裝貨，此點招商方面，志在保存國家財產，似乎並不注意，不過為使舵機轉運增加效力超見，最好裝半備貨物，以壓艙底，這樣一來，在宜各機關，又發生一幕爭裝公物的糾紛，當時情形複雜，甚至有人要招商主管人出具保證水道的書面，困難情形，不一而足，幸經多方商洽，委曲求

全，始能逐一宣告克服。

上駛第一艘江安輪，費了四小時，安抵廟河，途中經過並沒有想象中那樣危險，於是江順江新江華江漢等相繼上駛，此爲入川第一步；不過四五艘大輪停泊廟河，目標很大，尤其是江水漲落，錨位發生問題，所以又與民生公司商量，請借用船長領江，設法上駛。這次江華江新江漢三輪，僥倖駛達巴東，惟江順江安兩輪，民生來員，認爲水勢不宜，且須另往任務，時間不及，祇得暫時作罷！此爲上駛第二步。那時招商雇到了一員領江，他認爲各大江輪都有續上可能，並且當時巴東縣府，以江輪停泊附近，目標很大，屢次催移他處，招商在這情況下，不得不着各輪試行上駛，先是江新在當天內駛達奉節，次日又將江漢駛往，隔天並將江華駛泊巫山，各該地已離三峽險境，水勢較佳，可資暫泊，此爲上駛第三步。

此外除江靖輪駛泊青灘，還這建國江大快利三輪，爲軍事當局留泊宜昌，招商爲保存水運工具起見，迭呈交通部轉行釋放，經部方數次交涉，始達目的。於是三

江輪再從宜上駛，最初到廟河，次及青灘，其後順安兩輪，亦駛過最著名之洩灘，此爲上駛之第四步。最近江新輪船已於六月三十日由奉節駛到重慶，據云江漢日內也可到渝，此外江順江華快利等輪，船身馬力，都有來渝可能，倘有上駛的需要，都預備逐步上駛，至於各輪來渝之後，除原裝公物得提卸利用外，還擬視水尺情形，試航渝萬一段，來裝載其他公司，未及起運的公私貨物。

從這次招商各輪上駛情形看來，凡事祇要精誠所至，沒有辦不到的。通常川江航行的船隻噸位，至多沒有超過一千另五十噸，現在江新以三千四百噸船舶，竟然也達到重慶，精神能戰勝物質，可於此事證實不謬。回想四十年前，德人立德和氏，以小汽船試航川江時，決不預料抗戰的今日，有這大輪船駛到重慶。同時可知招商各輪，雖在不適宜的環境下，並沒有消極自餒，還是抱着一步不放鬆的態度，拚命奮鬥，以促進勝利的來臨，準備着再送政府各部會榮返南京！

(二十八年七月)

## 編訂電政法令彙刊

編者先生：

近讀抗戰與交通第二十期，藉知電政法令，現已着手編訂，不勝欣忭。茲將管見略陳一二，以備採擇。

(一)電政法令彙刊第一至第五集內所載各項法令，業經廢止及不大適用於現在者，此次宜將現行及已廢止者，分別編爲甲乙兩集。(二)新編宜採用活頁，以便某項法令廢止時，即可移訂乙編之內，增改時亦可將新條文命令，附原文之後。(三)新編出版後，宜令全國員生，人購一部，以備閱讀及查考；一面按月續編電政法令月刊一種，分發全國員生，倘須收回紙張印刷等費，亦可如數徵收，此項月刊，亦須採用活葉。(四)國際電報之路由價目收發計字辦法等，亦須附入新編，以切實用。上列所見，未知先生以爲如何？

葉 新謹啓

八月二十六日

(編者謹按：已將所見送請電政司參攷矣。)

特約  
撰述

## 電信員工改善待遇之概述

陶鳳山

編者謹按：抗戰以來，電政員工之刻苦盡職精神，已為國人所共見，而獲得一致之稱譽。電政員工之待遇，在平時雖較菲薄，惟以其生活安定，職位有保障，故從業人員咸能安心服務，專力工作。自戰後各地物價高漲以來，低級員工之生活，殊有竭力調整之必要。本部對此自始即加重視，並隨時設法改善。茲為明瞭最近一年來本部對於電政低級員工待遇之改善情形起見，特請電政司幫辦陶鳳山君惠示此文，以饜同人。

電政員工身負通訊交通，重要使命，平時夙夜辛勤，無間寒暑，其耐勞刻苦之精神，久為國人所共見。溯自抗戰以來，工作同人無論身在前方後方，均能同仇敵愾，奮勉從公，增強工作效能，維持抗戰軍訊，實與前方將士，同其光榮，此尤當

為世人所稱許者也。惟電政員工，歷來待遇較低，揆厥原因，固非一端；而癥結所在，實緣財力不足，以致改善困難。抗戰以來，各地物價高漲，低級員工，生計益艱。本部為體卹起見，於電政財力萬分困難之中，將低級員工待遇，陸續提高。計自二十七年七月份以來，見諸實施者，有如下述：

(一)報務員機務員業務員照章皆應自三十二元起薪，自二十七年七月份起，一律提高自四十一元起敘。

(二)雇員月薪，本無規定，大都在二十元左右，且有服務多年不得加薪者。自本年七月份起，凡在業務較繁各局工作者，一律提高薪水為三十元，其不在繁局工作者，已視其服務年資，酌予加薪。

(三)話務員薪水，照章應自十四元起敘，自二十七年七月份起，提高自二十元

起薪。自本年七月份起，又提高自二十八元起薪。再話務員本無核給緊要職務津貼之規定，自本年五月份起，實行核給職務津貼。

(四)技工最低薪水原定十二元，自二十七年七月份起，提高為十八元。現在又提高為二十元，其到職較久之各工，並予比例核加。

(五)遞報生最低薪級，本來亦無規定，大都係照報差例核給，不出十五元之數。自二十七年七月份起，始將最低薪一律提高為二十元，自本年七月份起，又增為二十四元。目下本部尚在草訂章程，俾該生等一般待遇，胥有規定。

(六)差役工資，各地不同，除少數繁局外，其餘各局所定工資，類皆在八九元元左右。自二十七年七月份起，始一律規定最低薪額為十二元。其在業務較繁生活程度較高各地工作者，並已分別情形酌予提高。

(七)各員工自本年一月份起，先按晉一級之數支薪，並先予借薪四成。

(八)修訂公布技術報務話務人員緊要

# 郵務紀要

職務津貼辦法，對於一班員工職津數目，大體均加調整，而對於低級員工，尤為特別注意。故另有夜班津貼之規定，計值夜班八小時之報務員，每月可多獲津貼八元，話務員可多獲津貼五元六角。

(九)各員工自本年九十兩月份起，分別按照甲乙丙三等辦法，支給生活津貼。

(十)低級人員服務年資較久者，自本年十月份起，再先晉二級或一級。

(十一)續辦成績及發表梯式增分辦法。員工成績，現已繼續辦理，並為期迅速起見，已飭各管理局及國際電台遴派技術員或報務員一人，來部協辦年功及梯式增分。

綜以上以觀，電政低級員工之待遇，年來已有顯著之改善，雖其改善程度，尚未能盡如吾人之理想與希望，但戰時國家財政困難，以往電政經濟，約月虧二十萬元，經此種種改善之後，支出驟增，平均約月虧五十萬元，如何籌維因應，尚須竭力補救。故現在唯有權衡緩急，量力改進，想電信同人，愛國心長，必能體念時艱，益加努力。同時希望本部對於改善電政低級人員待遇問題，隨時注意，其已籌議者，應速進行，未籌議者，應早計劃，庶慰全體員工之渴望，而增長抗戰之效能也。

## ●公路運輸調整問題

查關於交通運輸調整問題，業經行政院訂定辦法四項，以本年九月九日呂字一

〇三九七號訓令通飭施行。茲採錄如下：

- (一)關於辦理軍運民運，應分別集中一個機關辦理，以一事權，而增運輸效能。軍運由軍事委員會負責調整。民運(包括行政機關運輸車輛)由交通部負責調整，並擬具方案呈院核定施行。行政院水陸運輸聯合委員會應予改組為設計機關，仍隸行政院，由交通部部長為主任委員。(二)關於西南國際運輸事宜，由西南運輸處負責籌備辦理。(三)關於軍運民運之聯繫，及軍運徵調問題，由統一辦理軍運民運之機關會商解決。(四)不論軍運民運，一律繳納運費及通行費，軍運通行費減半。

## ●美運輪顧問團抵渝

美國公路運輸技術顧問團薛恆、白照

、范百德等一行，由本部總務司長潘光迺君陪同，自海防經滇緬公路至昆明取道貴陽沿川桂公路來渝，於上月十六日抵達，該團對渝築段各廠站橋渡，視察極詳，以及沿線之設備招待，均甚贊美。該團願於我公路運輸技術等問題，有所致力，本部業經聯絡有關機關舉行談話會數次，由張部長主持，席間交換意見甚詳。聞該團已於本月初離渝赴川桂及滇緬公路視察，然後再往西北各公路視察云。

## ●郵局限用女性職員

查郵局錄用人員，原係祇收男性，致於民國二十年五月，由部規定郵局錄用人員，應不分性別，一律准與考試。惟查郵局事務，如收寄包裹運輸郵件等工作，頗多不適於女性，且郵政人員，調遣頻繁，對於女性職員，亦有不便。抗戰以還，郵政業務，益形繁劇，各局支配女職員之工作，頗感困難。本年春間，渝蓉等局招考人員，郵政總局會擬暫以男性為限，惟實行亦多窒礙。因僅令各相關局，於招考公告內聲明：「報考人須體格強健，能耐煩

勞，錄取後，無論派赴何方，均應立即前往「等語，并飭各該局檢驗體格時，從嚴辦理，而女性報考錄取者，仍屬不少。若不設法調整，將來辦理必愈困難。前經郵政總局呈准本部，暫擬辦法四項如下：

(一)各郵區錄用女性職員，以管理局及一等局為限；(二)各管理局與所屬各一等局女性職員名額，至多不得超過各該局全體人員百分之五；(三)如女性職員已達上項規定名額，則於招考人員時，即以男性為限。倘女性職員出有缺額時，可予兼收。(四)已嫁之女性，不得報考。其入局後結婚者，則於將屆結婚時，參照海關辦法，予以裁退。

## 本刊啓事

本刊於去年保衛大武漢之時，曾就雙十節國慶紀念，發行特刊，以資慶祝。本年國慶，適值湖北大捷，因將二十七、八兩期合刊為紀念號。下期仍定十一月一日出版，尙希同仁諸君鑒賞為幸。(編者)

# 人事彙誌

蕭慶雲 現任公路總管理處簡任專員兼幫辦，兼領工程科科长。江西泰和人，美國哈佛大學博士，歷任上海市政府工務局技正科长，江西省政府市政專員，江西省公路處處長，樂西公路總工程師，本部公路總管理處主任督察工程師。

徐潤身 現任財務司代理一等科員。江蘇武進人，國立暨南大學畢業，曾任實業部科員，粵漢鐵路管理局主任課員。焦宗領 現派路政司試用。陝西武功人，美國本雪文尼亞大學碩士。

陳官耿 現任參事廳二等科員。福建南安人，廈門大學畢業，原任本部實習生，科員。

葛敬康 派兼材料運輸隊第二段段長，現任本部專員。

徐明翼 派兼材料運輸隊調查股股長，現任本部科員。

吳戶源 派兼材料運輸隊機務股股長，現任本部技正。

陸龍章 現調部辦事，在材料司工作。

## 新運特訊

本部交通員工新運協進社成立以來，推進社務不遺餘力，茲將近况探誌如下：  
(一)該社奉部令增派財務司幫辦徐承煥，材料司幫辦譚文慶兩君為理事。

(二)該社第一次理事及指導員聯席會議，於九月十九日下午四時在本部舉行，議決要案多起。開張理事長於九月二十五日本部舉行會報時，曾對各附屬機關主管人員，說明該社組織宗旨，並擬自重慶辦起，先從籌設醫藥診療及公共食堂着手。各機關人員均有意見發表，均極表欣忭。

(三)徵求社員，已經開始，歡迎本部同人踴躍參加。社費除入社費二元外(工資減半)，年費分十二元、八元、四元、二元、一元等五種，依實際月薪收入為納費標準，先繳半數。

(四)該社籌設之本部游藝室及工警補習夜校，均於十月十日正式開辦。游藝室開幕時，為慶祝國慶及湘北勝利，特由同人及來賓京劇表演，參觀者達二百餘人，情況至為熱烈。工警補習夜校於同日下午八時舉行開學典禮，報名學員一百餘人。定每晚七時半至九時半上課，六個月畢業。