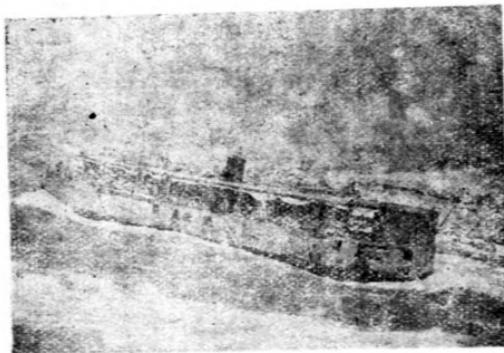


抗戰與交通

（讀閱人同關機各部本供專刊本） 期七六卅第刊月半

你有家屬在淪陷區嗎？

據悉：「敵人爲對縮小敵區，擬發動我淪陷區抗戰人員家屬，凡文武官吏，公務人員，及士兵寫信召回，否則懲辦其家屬」云云。這是敵人腐蝕我抗戰營壘底手法的又一變換。我政府對此項陰謀，經有應付對策，可歸納兩點來說明：（一）設法使淪陷區抗戰人員家屬遷移至安全地域，必要時酌予借道遷移費用；（二）設法對淪陷區抗戰人員家屬盡力予以種種保護及隱蔽。從超形態的觀點上——即剝去敵人此項陰謀的外殼層，知敵因支撐不住過去種種侵略上失敗的悲哀，才想重試一部份政治上誘降式的卑劣手段。



蜀道匪艱

青灘校
灘站在
坡度四
十五度
間施校
民生公
司民治
輪上灘

本期要目

新生活運動與交通事業
桂南敵軍的收退是敵軍全面收退的開始
一段錯誤的經歷
我國鐵路採用調度制問題
戰時公路調度問題之分析（下）
歐運是怎樣推動的
防止瘟疫與路工衛生
介紹美國汽車協會舉辦的事業（特約撰述）楊得任
艱苦維持中的滬宜航綫（讀者通訊）
金瑞甫

公權
彭學沛
盧作孚
劉傳書
王炳南
程樹仁
李丹
王世威

但，避免可能避免的犧牲，乃自然界之定律，亦維繫我抗戰力量之最高要素。況一國組織的單位，與個人寄托的據點，均牢地建築在「家」的基礎上。年來我交通界同人，千里辛勤，隨服務機關一再遷徙，大部份將一己和家屬們留居在各淪陷區間相距的橋梁綫，日趨伸延其長度。果敵人實施其卑劣手段，當事者人孰無情，能不爲之進退失據，以私廢公？

再有，橫征暴斂，將一定是敵人刀俎下經濟吮吸的必然動作，現今既眼看兩地間橋梁綫之將被切斷，即縱能謀得暫時的安生，音敵亦將是一種不可饒恕的罪惡。想到公務員既以身許國，即應在精神上求其壽康，在行動上求其貫徹，絕對不容存有絲毫轉移或委曲求全的意志傾向，致使理論落空，行動失序。所以給予敵人陰謀的頂好答案，乃是自動或聯合同志，乾脆舉家遷回到祖國的懷抱中來。

祇有釜底抽薪，才是解除後顧之憂的最有效辦法。我們於此，對部中在廖家店正在進行建築中的同人住宅，更寄以「切盼其早日完成」的嚮望。

新生活運動與交通事業 公 權

二月十九日對本部新生活運動六週紀念會演詞

今天是新生活運動的六週紀念日，關於新生活運動的意義，我已一再的對諸位講過，就是把中國舊道上的雙輪車，提出來就日常生活上加以新的運用，即所謂「溫故知新」的意思。我國幾百年來都是過着老的，守舊的生活，而現代的世界，已經日新月異，有最新式的各種事業，有最新式的各項武器，假使我們還是保守舊習，不知革進，如何能夠適應新的潮流，抵抗新的威脅？因為沒有新的行動，新的習慣，就不會創造新的事業，在新的事業之下，不能沒有適應環境新的生活的生孕，以資應付。現在新的事業，方興未艾，我們現有的生活必須從新改善，推陳出新，以期造成一個進步的，現代化的交通從業人員，庶能適應富強的新環境，創造未來的新事業。

所謂新的事業，就本人自己來講，當初就任鐵道部的時候，曾經想到是用老的方法呢，還是用新的方法？因此想到自己在銀行方面的經過，最初進銀行的時候，上海一埠全是錢莊，那些錢莊的經營，沒有押匯方法，也沒有信用期票，於是有一家錢莊出了毛病，除掉倒閉，還得索累他家。同時職員的薪水，都很低，生活上不能安定，祇得利用人家的錢來做買賣，弄成種種舞弊的現象，而那時候有十幾家外國銀行很占勢力，一切金融的消長，都操在它們手裏。我當時想到如要與外國銀行競爭並立，非創立一個新的銀行制度即不能來挽回這一股趨勢。我就下了決心以二十年的時間從事逐步改進，同外國銀行競爭。改進的方法，便是採用外國銀行的原理原則，簡單的說，就是從「信用」二字做起，發行一元鈔票，就有一元的現金準備金，持票人隨時來掉隨時可以給他，久而久之，自然會使人民發生信仰。此項將外國銀行一些方法加以變通應用，等到有了習慣以後自然地會與外國銀行形成一律。但是當時也有許多人反對，怎麼辦呢，我們經約集了許多願意採用新制度的同業，首先創導，同時實行，一直到了民國二十年的時候，新的銀行制度就告形成，足可與外國銀行並駕齊驅。由此可以知道，如果當時沒有創造的決心，新的銀行制度就不會起來的。一切事業的創造，必需有新的宗旨，新的方法，和新的人才來推進，因此自己到鐵道部的時候，決定要把交通事業用新的

方法，新的精神來辦理，第一點，是認清交通事業係國家的事業，民衆的事業，所謂國家的事業，就是用人行政完全要由部裏主持，以期指揮靈活，而資統一。所謂民衆的事業，就是一切都以民衆爲對象，不僅有一部份使民衆滿足便算了事，要時刻研究民衆的需要，處處予以便利。

抗戰以來，鐵路交通是替國家最出力的部份，何以能夠成爲替國家最出力的部份呢？就是因爲有人才，大家能夠深明各個的責任，出力工作，我對於各鐵路的人員都知得清清楚楚，都是就其才力之所長，給以相當的職務，所以人盡其才，都肯出力做事。我對於鐵路的人員，大概一直到底長爲止，都能知其大概，所以一旦國家有事，我們可以迅速地選出各種人才來爲國家服務。至於本部所固有的電政、郵政、航政各部門，也想同樣的應用新的方法，灌輸以新的精神，二年以來，已經略有進步，相信再經過二一年的時間，便可成爲整個的堅強單位了。總之選賢任能，是我們的方向針，對於在職的人，要逐步逐步的使他們有保障，使他不但不安於職務，而且能拿事業當作他的生活，浸潤其中，把公私生活打成一片，對事業既發生感情，發生興趣，於是回到家裏以後，還在想念事業上的問題，他的工作由固定的八小時，可以增加十幾小時以上，這就會產生意想不到的效率。以前我在銀行裏，看到一般行員，對於行務都能發生感情，發生興趣，也就

是因為銀行裏有儲蓄金養老金等種種規定，使他的生活安定，獲得保障，所以能專心致志於事業的進取了。

這次爲了滇越路的事，出去看了一遍，滇越鐵路是我國唯一的國際交通線。現在時常遭受敵人的轟炸。以往迭經和法國人交涉合作防禦，迄無結果。我就想再用老法子來同他們談判，不會產生什麼效果，於是先和龍主席商量好以後，一同抱着新的精神再去談判，法國人的希望，沿路要有一百尊高射砲來保護，我說：「我國是武器落後」的國家，在物質上我們不能充分設法應命但是我們可以拿精神來補助一切，在粵漢路上有一批得力的搶修人員，他們都是非常出力，非常有經驗，非常肯吃苦的，我們可以調一部份來幫助搶修事宜，起先法國方面態度還是游移，我就請了滇越鐵路總理來，同省政府和防空當局當面會同商議提供出一個具體的辦法，法國人才知道我們中國的確已經上下一齊心一致，因而他們的態度就不同了。我們當即派了一部份的搶修工程隊去幫助他們修理，一切材料工資都由我們擔任，於是法國人也很感激。有一次我知法國工人同去到搶修地點觀察，看到他們的工人已經停工，而我們的工人還在揮汗工作，聽說有時要做到晚上十二點鐘以後，這種盡忠職務的刻苦精神的表現，很引起法國方面的同情和感動。由此可以知道，武器不夠是可以精神來補助的，精神集中

以後，他的力量比什麼都大！同時這精神如果沒這有些工人來發揮表現，也不能很快的得到人家的信仰，所以以上精神的團結一致，實在非常重要。

我在部內批閱公事，每天無慮百數十件，而注意之點，在使各方面有和諧的合作爲原則，司與司間，局與局間，如有發現不甚和諧之處，就替他們找出一個融通之點，來設法避免，設法調整。此外，對於人事方面，我也很注意，希望幾年以後，有了好的人事制度，人事上了軌道，才能推進事業，發展事業。我在昆明的時候，曾召集在昆各附屬機關的人員談話，我告訴他們，我們唱國歌時，常常唱到「一心一德」的字句，爲什麼不去實行呢？要實行一心一德的方法，並不困難，祇要實行四個字：第一個是「公」字，替公家辦事，無論對於用人行政，對於處理事務，都應當存公道之心爲前提；第二個是「明」字什麼事理，都要從外廓以內層看得明白；第三個是「恕」字，就是忠恕之道的恕，躬自厚而薄責於人，君子往往求諸己，進一步更應就人家缺點所在去幫助他解決困難；第四個是「誠」字，所謂誠，是英文裏的 *Sincerity*，不是中國一般的所謂誠字，我們要做到外國的 *Sincerity*，不要當着面的時候，說得如何如何好，一轉背就完全不是那麼一回事了。有了這四個字，時時切實遵行，爲什麼再不能達到一心一德呢？

越桂間的新公路，我也去看了一次，當時有許多人勸我不要去，因爲這條路現在有一段還沒好，甚至有說路上有猛虎，這一去似乎危險太大。但是我覺得我們負責任的人，應該不怕吃苦，應該有躬自履險的精神，並且在戰爭的時候，本來就隨時隨地有無限的危險存在，不應時存規避的心理，因此毅然決定去看一趟，可是實在路不好，走了一天車不能再開了，就在車上睡了一夜，到第二天還是不能開，祇得步行，走了一天才到一個城市，雖然是辛苦些，但是還不覺到怎麼樣，而這一行的收穫倒是很大，從那裏看到許多實際的情形，有什麼問題，都就地給他們解決了，省得電報來往，費時間又費手續。譬如在某段我看到工程上的困難，非增加人工不可，我就打電報給給桂路的侯局長，叫他派一部份工人過來，要不然電報往返請示，也許要經過二星期才能解決。在戰爭時代，要爭取時間，利用時間，能夠快的地方，要儘量地快，照現在機關中的辦事程序，手續太繁，外面的機關請示一件事，往往延擱許多時候，尙未能轉行出去，不知道在外的急如星火，等得異帝焦愁呢！總而言之，負責任的人，都應當以身作則，必要的時候，自己先吃苦。

在柳州又坐湘桂路火車到桂林，我所坐的是京涇路的公事車，京涇路是全面抗戰發動以後最

桂南敵軍的敗退是敵軍全面敗退的開始

彭學沛

先遭難的一條路，此時此地，重坐該路車輛，很引起無限的感慨。在車中遇到許多軍人，他們都很高興的說，粵北桂南能打勝仗，全靠這條鐵路，粵北的大勝，就是因為我們的大軍，能在很快很快的時間之內，經湘桂路運送到前方，所以廣東省政府歡宴鐵路員工的時候，竟用「運輪第一」「交通第一」的口號，要是桂柳段不能如期完成，糧食關的大勝未必有可能，現在軍糧物資的運輸，這一段路充分表現了重大的功用。因此想到，無論什麼事情，祇要我們多趨做一分，多趨盡一分力，到最後五分鐘，一定會感到決計不是白化費的，而凡事能隨時隨地，盡其在我，有一分力用一分力，一定會有良好的收穫。交通事業，在平時為民衆的工具，在戰時為用兵的利器。時至今日，交通之需要，與日俱增，並以物資困難，故尤當體念時艱，悉心研究物質上的缺點，想由簡易或替代之策，以人力補救智力之不足以替新購，祇求效用相當，不重形式外表，所謂「舊瓶裝新酒」，形式雖差，內容則一。以新的精神流注，注射於舊的體態之中，使陳腐的化為新奇，廢棄的變為有用。誠能如此，不但崇儉之風可以養成，而內地物資之開發，外區漏卮之杜塞，各地物價之抑平，均能收莫大之功效。我們今日在紀念新生活運動的時候而言交通事業的革新，尤非人人洋動精神，力求進步，力求實效不可。（金敏甫筆記）

從二月起，我國抗戰的新形勢已經顯著化了。桂南敵軍的敗退，就是敵軍全面敗退的開始。確實敵人在軍事上已經發展到了最高點。今後便是再衰三竭，日影西移，一步步趨向沒落之途了。

敵人軍隊的每個師團都動員到中國來作過戰，從華北調華中，從華中調華南，補充了又送前線，殘破了又加整理，都已師老兵殘，每一戰地找不出一個整齊的單位，都是從各單位裏東抽西調，他們的配置圖番號錯雜，不可卒讀，疲憊的程度已是不堪了。

這些疲師深深入了我們廣大的內地，食物不慣，水土不服，好些地方並且無從找到食物，此次他們在桂南作戰，不但用汽車來運糧食，而且往往用騎兵和飛機來運，每天消耗於戰事的糜費尤屬龐大驚人。更是他們財政上的一個致命傷。這種情形，增加了敵國的焦急，急於想法減少軍費，縮短陣線。

他們除給養和財政困難而外，還有更大的焦慮。他們的軍隊散在我們廣大的各省各地，四圍的我軍老是保持數倍於他們的兵力，而且來源不

竭，沒有底止，遍地的民衆，又是十分的敵愾同仇，到處給他們以打擊。這樣下去，一定鬧得身陷重圍，要逃跑亦逃不掉，怎不焦慮！

以上的推論，到最近桂南之役，已得到確實的證據。他們對於辛苦佔到的糧食關等等據點一經反攻，便無法把守，倉皇逃退。證實了他們的貪慾超過了他們的力量，已經從掙扎到了衰頹，從衰頹到了恐慌。自此以後，祇有向全面敗退的道路一步一步地接近了。

因為吃力到了頂點，預備想另闢出路，翻起軍事來玩政治。這更是必敗的象徵。敵國此次師出無名，對日本老百姓本來無話可說，如果在高壓力箝制之下，輾策人民去盲目地打仗，或許還可以維持於一時，一旦軍事停頓，行見政治沒有玩得好，他們的國內先是要譁然大亂了。最近的竊據事等，便是例子。可見敵方盲目打仗，還勉強可以打幾天，一旦改玩政治，讓老百姓張開眼睛來看，張開嘴巴來說，那便立刻要引起很大的危機，現今他們既然決定軍事上力量不夠，必須迫得改玩政治，那麼他們的全面敗退便近在眼前了。（二月二十六日在本部紀念週報告）

一段錯誤的經歷

盧作孚

——二十九年二月十五日在本部講習班演講——

今年本人四十七歲，回想由十八歲起在社會上奮鬥的歷史，可以分爲幾段來說，最初是做教師與新聞記者，但中間又穿插其他工作，並不十分銜接。

教師應以活的學問教給學生

做教師的時代，是先教學數，後教國文。本人對於數學，極感興趣。以爲數學，不僅是數目字的學問，幫助的學問。屆時可以訓練我們的思想，使紊亂的思想，變爲有條理有次序有系統的思想。

所以唯一的施教方法，就是教學生如何去思想，並且如何把思想活用到數學上去。譬如四則，由加法起，一步一步都要使學生去思想：甲加乙爲何等於乙加甲？甲減乙加丙爲何等於甲加丙減乙？五乘三爲何等於三乘五？六乘三除以二爲何等於六除以二再乘三？他的原因何在？必須都要明瞭，都要透徹。不但是知道如何做，而且要知道爲何如此做。要做到這個地步，並不困難，只要魯斯學生五個秘訣：（1）看清楚，（2）聽清楚，（3）想清楚，（4）說清楚，（5）寫清楚。這樣，使數學上的一字一句，都弄得十分明

瞭，十分透徹。不許有絲毫模糊，將來應用於做事，也能如此，自然是事半功倍。記得那時是在一舊制中學擔任低年級數學，學生對於四則均極清楚，偶有問之於最高班次之學生，或瞪目不能答，因為他們學數學沒有這樣的可靠基礎，試舉一例：

「在宣統元年冬季，當時本人未滿十七歲，曾去成都投考四川陸軍測繪學堂插班生，與政者共七百餘人，以年齡論，本人年紀最幼，以學識論，許多投考者皆爲四川高等學堂或優級師範學堂或鐵道學堂學生。私自付度，定是名落孫山。但結果，錄取四十三名，而本人已名列其內，許多留學成都的老前輩倒沒有名字。由此可知弄清楚之力量，最實在可靠。」

有一次記得是教「單位」，就以溫度舉例，溫度有華氏攝氏列氏三種不同計算法，三種表的冰點各如何？沸點各如何？華氏化爲攝氏或列氏如何計算？攝氏化爲列氏或華氏如何計算？學校內有寒暑表，附近醫院有體溫表，染織廠有染色用的溫度表，理化研究所有化驗用的溫度表，要

他們課餘去親自觀摩試測，大家覺得異常興趣，果然個個去試驗測量，結果發現一個學生溫度太高，已患病了。

後來在一女學校教國文，當時不但教，並且幫另一班改作文。記得有一次作文的命題爲「歐化」二字根本就欠妥，因爲歐洲文體有法國、英國、德國、意大利等等，究指何國文體？一般學生未嘗一一學過，自然無法解答，僅有一個學生，做了幾句極妙的文章，他說：「我自願我的能力，絕不能解答這一個問題，但是先生出這一個題目了，吾奈何也要勉強敷衍這一篇文章」。我看了這幾句話，認爲極好，因此掛請學生傳觀，不但請學生傳觀，並且請教師傳觀。大家引爲笑柄。其實教區文猶如教說話，說話連暢，寫下就成了好文章。我認爲教幾十年國文，使學生說話不通，責任應在教師身上。

我教國文時，不用教科書，大家已引以爲奇；作文時又不出題，大家覺得更奇。於是以前的國文教師要來看看我的教法因爲我覺得。文章易寫，題目難做。所以作文時只要學生作文章，把文章內最精采的一點，或一句話作爲文題即可，學生對此方法，起初認爲困難，但我對他們說：大家一定有一篇文章可寫，並且是最好的文章。本人準備分幾個時期來教：

第一時期，專教他們寫描寫的文章，把自己

最感興趣的一點寫下，最感興趣的一點以前不要，最感興趣的一點以後也不要，只要抓住最感興趣的一點，作為描寫的主要範圍。過去何者為最感興趣或最感刺激，寫下即得。並由現代文章，選到五經諸子，均選描寫文章，給學生課外閱讀。使他們生活狀態如何能變為一段文章，大家興趣提高，隨時隨地寫成文章。

第二時期，教他們要有統系的記載，將繁複的事項，提綱挈領，整理成系統。

第三時期，為分析問題，例如教育分為學校教育，社會教育，學校教育分為專門教育，普通教育，普通教育分為中等教育，小學教育。生物分為動物，植物，動物又分為脊椎動物，無脊椎動物等等。

第四時期，為如何推證一個事理，由原因推論到結果。

中國人做文章，猶如四川有一句俗話，所謂「大腳板裏腳」，又臭又長，說得天花亂墜，結果不知所云，這是文章沒有內容的緣故。所以文章不應求量的漫長，而應求質的精華。有一次在四川公學講演，題為「如何說話」，說話可分個人談話，與公眾講演，就以開會時來賓演講來說，開始總有一套客氣話，這套客氣話，簡不簡單，例如「今天承某先生約兄弟到此地來講話，兄弟覺得非常榮幸，但兄弟沒有學問，又沒有經驗，又不擅於講話，並且又沒有預備今天講話，

不過兄弟既然到這再來，某先生又一定要兄弟出來講話，不得不與諸位講幾句。」這幾句話，也許需要費時一刻鐘，第二人則又來一套「今天能到此地來與諸位講話，兄弟感覺到非常榮幸，剛才聽了某先生所發表的言論，很佩服，一切好的意思，都被某先生說完了，兄弟再也沒有甚麼可以說的，不過某先生一定要我出來說幾句話，祇好出來補充幾句。」雖說補充幾句，又延長了一刻鐘，補充了不可以數目字計算的語句，他却說祇有幾句。至於第三人所講的，又是這麼一套，使聽講的人，實在感到乏味。

隔一星期，該校開校友會的成立大會，先是校長報告，後是楊督理演講，再次就是我自己講，——那時我任該校副董事長，接下去的第四位先生開始講的時候，就不折不扣的來了一套客氣話，甚麼「……榮幸……佩服……補充……」未及終詞，登時引起全體同學的哄堂大笑，那位演講的先生，有點莫名其妙，瞠目半響。殊不知是惹了我上面的話的影響所致，這不過是一個說話說不清楚，敷衍時間的例子。

○新聞記者
○的任務
○並非
○寫文章

做書的時期已說了不少，再談本人如何當新聞記者。新聞記者的任務並不是做文章，而是要採訪新聞。一般採訪的方法有三種：一種是看新聞，就是到報上去看新聞；一種是聽新聞，就是聽人

家說新聞；還有一種就是問新聞，就是問人家有什麼新聞。但是真正新聞記者必須懂得新聞中所有的一切問題，譬如懂得經濟，才可以採取經濟新聞；懂得政治，才可以採取政治新聞；懂得教育，才可以採取教育新聞。

一個新聞記者，能夠隨時隨地注意新聞，則隨時隨地都可得到新聞，問題是在新聞記者本身會不會去採訪，譬如今日有友人陳某來訪，談及伊奉貿易委員會命令，派赴松潘改良羊毛：（問）松潘年產羊毛幾頭？（答）一百萬頭。（問）年產羊毛幾担？（答）約三萬担。（問）本國羊毛出口可製何物？（答）大多作毛氈原料。（問）中國羊毛以何處出產者為最佳？（答）青海羊毛最佳，松潘羊毛差一些。（問）此次前去松潘擬如何計劃改良？（答）使羊之年產量一百萬頭變為三百萬頭，羊毛年產三萬担變為十二萬担。……以上就是一段關於本國羊毛產量的極好的經濟新聞。只要分析問題，將答案寫下，就是很好的新聞材料。

有一次本人在成都的一家湯圓店中，知道湯圓四個錢一個，記得宣統元年時，則為四個錢五個，由此「十年中成都物價之變遷」，就以湯圓的價值來作引證，已經五倍起來了，豈不又是一段極好的經濟新聞嗎？

雙點改良教育的理想

民國十年，本人任川南永寧道教育科長時，對於教育上有二種理想，第一為改革學校教育，第二為建設社會教育。學校教育打算從改革川南師範着手，為使他人瞭解或博得他人同情起見，乃召

集川南師範各教員，提出自己的教育理想，第一打破教科書，即不用教本，最低限度亦只能選擇教本中一部份適當的教材，作為一部份的教材，其餘自學生環境中選出來。第二打開校門，使學生日常能與自然和社會接觸。不但要讓學生

到自然界或社會裏去，並且要讓社會的或自然的教材到學校裏來。此種教育理想，一經提出來，各教員無一言，則再將理想具體化的解釋一番，始有教員答以教書有十餘年的經驗，却沒有此種經驗，如此顯然可見各教員尚未明瞭此意，更何能博得其同情？但為實現教育理想起見，不能改換教師的思想，則決改換教師。當時北大南高師都曾受新文化新教育的洗禮，就去請一批畢業生來施教。結果學校的設備變新了，學生的行動變新了，進步誠不少，但教育的根本方法仍未新，仍不得不認為是辦教育的失敗。

當時每縣教育經費支絀，本人主張應當大量增加，因此增加捐稅，經費比以前加倍，大家都極高興。按照理想，經費既已加倍，而成績亦應加倍，但此主張又屬錯誤，因各縣分配，未盡妥

善，教員月薪較多，閒暇時間之消遣活動亦加多，反有不良影響於其所任教職，教育成績反而退步。

後來對於教育，再圖改革，即派各縣教育局長和各中學校校長赴各省考察，其後歸來，一派罵川南教育太舊，另一派又罵川南教育太舊。以前研究社會問題的人說，最講理性的應莫過於學者，必須先有根據，然後始有判斷。實則常常是先下判斷，然後尋求根據，然後尋求可以掩護其判斷的根據。這次考察人員，亦犯同樣毛病，每派人先去對川南教育下了判斷，然後在考察時間去選擇可以掩護其判斷的良好根據。合於判斷者取之，不合於判斷者則之。故新舊之說紛紜，莫衷一是。那時自己已離開川南，川南教育考察結果，依然如故，並未因此確定改革之大計。

因為各種方法皆無把握，故暫確定每縣教育局長之三年訓練計劃，先使學習文書會計出納統計等等，作為處理事務之基礎，然後再學學校如何設置，設備如何充實，經費如何籌措，教師如何培育，教材如何選擇，教育方法如何改善等等，不但研究清楚，並且還要實地考察練習，俟成熟後，分發各縣任用，定能勝任愉快。正擬將此計劃付諸實行時，因政局發生變化而中輟。

莫嫌事小抱一定主義

明年楊子惠先生電召赴蓉辦理教育行政，本人辭而不就，寓願由小而起，故決意由辦通俗教育着手，成立通俗教育館，聘請專門人才，如音樂、體育、藝術、工程、古董、醫學、戲劇等等人

才，無不搜羅盡致，一切設置，管理，與範圍，均由簡而繁，小而大，近而遠，故當地人民無論男女老幼，均感興趣。辦理之成績，於本人離職時始知，因為於離職的一天，無論老幼無論文人武人，一致挽留，於此始知小事比大事宏富。

在成都辦理通教育的時候，亦曾與華西協合學校校長合作督造橋樑，以二夜一天的功夫造成，又將四個陳列館的陳列品，以一晚功夫，完全變更，人民極感興趣。又曾開一運動會，二十個學校單位，都有團體表演，共費時二小時半，結果分文未化。由此許多經驗，得一句格言：『做事莫嫌小，愈小愈做得好。』

當時在成都尚擬成立一動物陳列館，一植物陳列館，各包括一動物園與一植物園，經費預算至四十萬元。合辦者為成都高等師範，華西協合學校等。其正擬成立間，又為他事所羈，而作罷論。所以想到吾人對於一進事業，必須要繼續不斷的努力，然後事業始有進步，始可成功。所以竭力提倡『事業中心論』，無論是新聞事業，是教育事業，是經濟事業，都得集中吾人一身之全付精神與心力，去發展一個事業，則此事業庶對社會國家，可得到很大的裨益，很大的力量。本人所辦的民生公司就是一種經濟事業。當時曾刊印一種小冊子，即為『一個事一個村』，事即以創辦民生公司為試驗，村即以建設北碚為試驗，建設北碚，就是一種社會事業，是繼續不斷的一

種社會事業。

我們中國對於努力於一種事業的人，因為他具有許多的經驗，這種經驗是寶貴的，豐富的，精采的，能夠裨益於社會國家，就應當對於此人加以保護，無論在積極方面，消極方面，使此努力於事業的人，不感受任何困難。國聯議決案說：「1.各國不要採取任何行動，以妨害中國的抗戰。2.要每一個國家考慮，如何積極的幫助中國抗戰。」所以我們對於努力於事業的人，也要仿照國聯的議決案說，不要消極的妨害他使用其經驗，並且要考慮設法，積極的去幫助他促成他。惡意的攻擊（如你做的好，倒掉你。）好意的攻擊（如你做的好，再做一件。）都不行，其錯誤是一樣大。所以近年來，本人提出一種主義，就是「一人一事主義」，每一個人，無論在一個空間在一個時間，集中心力專做一種事業。

前華部副主席電召，要本人出任川省建設廳長，當時我認爲建設一區（北碚）所對國家的貢獻，比建設一省的効力來得更大。而建設一區所得的經驗，若不加以培養，且比本人不主持建設川省所對國家的損失，來得更重。但終以固辭不獲勉爲担任，而事實上本人所貢獻的，實在比較力於事功的，要少得多。

以上就是本人過去的一段經歷，這些經歷，本人很覺慚愧，因爲不是錯誤，就是失敗。

（趙元慶筆記）

我國鐵路採用總調度制問題

劉傳書

鐵路之惟一使命爲運輸，而所以完成此項使命之直接工具爲機車車輛，故欲求鐵路運輸能力之大必須機車車輛之多。然荷運用勿得其當，則原可百輛或千輛數用者，倍之猶或不足，多耗大量之購置及維持等費用，而無補運輸能力之增益。是以鐵路之機車車輛，不惟應在數量上求其多，尤貴在運用上得其宜，而以最少可能之輛數，得最大可能之效率爲鵠的。吾國鐵路調度制度，由分段制進而爲全路集中制，近且有再進而採用全國總調度制之擬議。問題之性質甚爲重要，各方之意見則頗紛歧。敢就淺鄙所及，略陳如次：

（一）我國鐵路調度制度改進之沿革

（甲）分段調度制 吾國鐵路調度制度，最初爲分段調度制，一路車務處設若干車務分段，各總段再設若干車務分段，各分段所有機車車輛均由各該分段分別負責調度。嗣後各路總將總段取消，各段直屬於處，而各段之調度制度，一仍舊貫，各自爲政，彼此間毫無調劑之功能。而通訊工具又惟電報是賴，傳遞遲滯，曠是之故，往往此段之車輛有餘，彼段之車輛不足，或此段之某

種車輛有餘，彼段之某種車輛不足，又或此段之機車有餘，車輛不足，彼段之車輛有餘，機車不足。凡此皆是使機車車輛之運用效率無形中減低。

（乙）全路調度制 其後各路次第裝置調度電話，設立調度所，由分段調度制改進爲全路集中調度制。各路調度所隸屬於車務處運輸課，如路線過長則設若干分所，每一分所大體管轄三百公里或三十車站左右。以集中調度之機關，用無站不達之電話，全局在握，調度統籌，以前各段此盈彼絀之現象，一掃而空，全線機車車輛之運用效能，大爲增進。

（丙）前鐵道部設立總調度所之計劃 各路調度制度雖經改進，而路與路間之車輛運用，乃缺少一調整機構。因之以前一路各段間此盈彼絀之現象猶存，而各路間同樣此盈彼絀之現象則在所不免。名路對於運輸之聯運機車車輛，在本身之立場不同，利害各異，而發生阻礙。各路自身既無消除此項困難，而部方又無一調整機構，以致對於國內全局之車輛運用，不能收統籌之效。在北平交通籌備時期，路政司內祇設營業科，其本不管各路運輸。國民政府成立，雖於鐵道部業

務司內設運輸科，但其初僅專於軍運手續之承轉等項，對於各路運輸中極關重要之調度事務，仍採放任政策，由各路自主，甚少予以指示與考核。迨二十五年七月一日始公佈列車車輛調度通則，統一各路調度辦法。施行以後成效昭著。嗣以

路與路之間之機車車輛，有隨時個別調劑之必要，乃於二十六年臨時業務會議中，討論集中調度問題，由部設置總調度所，並議決原則三項，旋以抗戰軍興，未見見諸實施，所擬原則如下：

(1) 各路行車配車，由各路調度所自行辦理，並報告總調度所。

(2) 總調度所根據各路機車車輛之供求及待運貨物之數量，斟酌緩急調配各路間之機車車輛，各路調度所應即遵行。

(3) 各路調度所受各路車務處主管人員之指揮並受總調度所之監督。

(丁) 鐵道運輸司令部組織總調度所及江南調度分所。抗戰開始，政府為應時勢需要，設置鐵道運輸司令部管理各路軍事運輸。司令部成立之初，為求軍運迅速及指揮便利起見，特令各路編組若干列車，冠以軍用列車符號，指定專作軍用，通行各路，與商用車輛完全分開，旋因軍車與貨車之劃分，增多彼此空車里程，殊不經濟，乃由司令部在長江南北，分設總調度所及江南調度分所。除軍運而外，煤，鹽，糧食，路料等項，均由該總所或分所，統籌兼顧，軍車，貨車，合

併調度，回空軍車，隨時可准利用裝載商貨或路料，商用列車，緊急時亦可撥充軍用，既無軍商之分別，復無路別之限制，機車車輛之運用既較靈活，鐵路之運輸能力即告增大。

(二) 我國鐵路應採行集中調度之理由

(甲) 各路車機可互相調劑。各路沿線出產，如棉、麥、米、豆、鹽、煤、花生、雜糧等項大宗貨品，向有淡月旺月之分，豐收歉收之別。甲路為淡月，而乙路或為旺月，甲路是豐收，而乙路或是歉收，各地各時季出產之品類與數量既均不同，則各路各時季所需之車輛種類與數量自亦各異。各路車輛之數量既有變動，則機車之數量亦應隨以增減。如有一集中調度機構，則可隨時以甲路之有餘補乙路之不足，或以甲路之平車，易乙路之敵車，使各路之機車車輛得以互相調劑與利用，免除過去此盈彼絀各不相謀之弊。

(乙) 各路車機可通盤運用。各路貨運有為單方向(One way traffic)者，或某一方向之貨運較相反方向為多者，而相接兩路之單方向或較多方向貨運，又或為相反之方向。如京滬路自滬至京之貨運較多，即上行較多，津浦路則自津至京之貨運較多，(尤以自蚌埠至浦口為然)即下行較多。如兩路各自為政將各有回空之車，如兩路

車輛合用，則互收溢載之效。再大宗貨運之起訖站，不一定。某一路之起訖站，每多經走數路，且同一起訖站，每可經由不同之路線，如平漢北段棉花運往上海者，可由登封經天津浦口轉滬，亦可由鄭州經銅山浦口轉滬。又如隴海棉花運往上海者，則可由連雲港轉海道運輸，亦可由銅山浦口直達聯運。凡此所需車輛應如何運送，方可減少虛糜時間，應如何利用，方可減少空車里程，尤非對整個車輛供給情形，一切貨運需要狀況，澈底明瞭，通盤計劃不為功。各路調度所之目光，每僅固於本路範圍，難以聯運辦法，解決以上問題，然究不如集中調度運用之靈敏及照顧之週到也。

(丙) 平時即具備戰時運輸機構。軍運貴於神速，而其數量又往往甚大，方向又往往難測，若非將所有機車車輛，均集中控制，以應事機，鮮克有濟，故歐美各國一至戰時，無論其鐵路為國有民有，均收歸國家管轄，統一調度。吾國此次由鐵道運輸司令部設總調度所及江南調度分所，管長江南北鐵路之調度，亦即以此。倘能於平時即採用集中調度制，則此調度機關，對於全國各路之機車車輛數量，及所有關行車設備，以及各路各段之運輸能力，必均能瞭如指掌，並得為各種之改進與準備，平時固可收整個運輸經濟之效，戰時亦可應軍事運輸之變。即鐵路由平時轉入戰時，再由戰時轉入平時，均可從容應付，

紳有餘裕。

(三)我國鐵路實行總調度制之辦法

後圖：
交通政司——總調度處——分處

部路局——車務處

總調度所——分所

機關名稱之標爲總調度處，以別於各路之總調度所。以後如設立鐵道部，則總調度處應直隸於部。如由交通部管轄鐵路則總調度處應直隸於司。其下設分處，將全國劃分爲下列三區，分別隸屬於各分處。

(1)北平區(或魯台區)管轄平綏北甯平漢正太等路；

(2)株州區(或衡陽區)管轄粵漢湘黔桂浙贛滬杭甬黔桂等路；

(3)南京區 管轄津浦膠濟甌海京滬京贛等路。總調度處與南京區分處合併辦公。

如首都不在南京，則上述分區辦法，當酌量情形，予以變更，東三省及內南諸省，可各另設分處。

(乙)職權 總調度處以各分處爲對象，對於各分處內部工作，不直接執行，僅處於監督地位。關於配車之任務，大體分爲下列二項：

(1)根據合理標準，以計算各分區內應有之機車車輛總數，或各分區間各應有機車車輛數量之比例即將所有車機按照此項數目或比例，分給各分處，並於每旬或每月予以調整。

(2)遇有臨時發生大量運輸，應隨時斟酌各分處需要緩急及供求情形調整之。至關於行車方面各項任務，總調度處僅予監督及考核，並計劃兩分處間過軌列車之開行等事項。

分處以各路調度所爲對象。關於配車及行車之任務，大致與總調度處對分處之任務相同。惟對於各調度所之調整考核，應較爲細密，至各路調度所對於在各該本路之機車車輛及本路行車，有支配及處理之全權。關於本路範圍內之行車配車事項，受本路車務處長之指揮，關於本路與他路機車車輛之調撥，受調度分處長之指示。簡言之，總調度處與分處偏重合區間或各路間之調度計劃，各路調度所重在該路範圍內之調度執行。各路調度所雖同時受車務處長與調度分處長之指揮，似有二主之嫌，然各所管轄之事務不同，並不衝突。一如車站站長對於營業運輸，分別受營業課長與運輸課長之指揮，而各路車務處長亦不能以有調度分處，即自諱其責任，蓋在其本路範圍內之機車車輛，仍有全權調度也。此種辦法似可使「調劑」與「分工」兩得兼顧。

(丙)設備 總調度處與各分處間，應有直通之長途電話及無線電台，如長途電話費用過鉅，

一時難以辦到，至少須設無線電台。其分處與所轄各路之調度總所間，亦應有長途電話及無線電台至少須有無線電台。分處所在地切近鐵路之長途電話，其調度電話應裝設分處內，調度電話能通全線者固佳，即祇通一分所者亦可。關於總處與各路調度總所間亦應互通無線電報。

(四)實行總調度制時有關問題之商討

(甲)車機數量與所有權問題 車機數量，似應由部以合理之標準，統計各路機車車輛之需要，分別核定全國各種機客貨車應有之總數。再就原有機客貨車加以整理改造並查明其各種總數與上項應有之總數相比較，即可核得其不敷之數量，即日按照規定之劃一式樣或標準，向國外定購，分配各路應用。如因財力不及或其他原因致不能同時購足時，則先就已有車機數量，按照比例核減分發。至車機所有權應一律歸部所有。無論機客貨車，統由部按其種類與性質，不分路別，重新編訂統一車號，俾一見車號，即知其種類惟客車與機車，因各路之設備及需要不同，調動機會較少車號上即冠以路別亦無不可。在北伐完成以後，關內車機大量流出關外，各路多將外路車機留爲己用，乃有現有路及原屬路之規定，各路間因此時生誤會。現在各路機車車輛，均已混合，

戰後如仍按原屬路劃分，糾紛必多，且爲事實上所不許，不如一律改爲部有，妥爲分配。但所有權即不歸部有，固亦無礙於集中調度也。

(乙)過軌車輛租費問題 按過去聯運扣章聯運車輛過軌外路時，概須核計車租及延期費，以後各段機車車輛，如均收歸部有，則可毋庸再行核收，俾省過軌授受手續及租費清算等工作。但如仍爲各路所有，則仍須計算租費，不過對於實行總調度制亦無甚大之妨礙。

(丙)機車車輛檢修問題 各路車機如均收歸部有，似應由部設立中央機廠並分設各分廠於適當地點，以便集中修理能力。如部設機廠一時不能完備，各路仍應自設機廠，俾部廠修理不及時，移送各段機廠修理。無論部立或路設其總修理能力，必須超過全國所需修理能力之總和，過軌機車車輛因各路車機狀況及行車設備等問題，例須詳加檢驗，似亦應由部規定各種限制辦法，以爲過軌檢驗之根據。如外路將以損壞或待修之機車送至本路時，即可依據限制拒絕接收，不過各路機車過軌時較少，故各路互證之機會亦屬不多。至各路沿線車房，爲各該本路行駛車機之檢修所必需仍應由各路按照行車情形，自行設置。

(丁)車機費用擔負問題 抗戰勝利軍事結束以後，各路必須大量增購車機，即應由部代設計規定各種機客貨車之尺寸式樣，制定統一標準，以便集中購置，凡由部付之所有車機購置費及維

持費等不能由某一路負擔者，似應按其「車日」(Earning days, Working days or Out days)計算，分別由各該行路比例負擔，不惟費用問題得以解決，且可作爲計算各路運輸成本之根據。

(戊)統收統支與外債問題 戰事時期，在戰區內各路，軍運較繁，甚至無法營業，各路自應實行統收統支，以資互助。若在平時，實行統收統支則各路或易生依賴心，而影響各路自身之努力。實行總調度制，乃在統籌發展各路之運輸能力，自不至影響各路之收入，惟各路自身之努力與否，始爲影響路政之一因素。故雖實行總調度制，而各路收支，除部方有權加以調劑外，似仍可個別獨立。至各路外債，可由部方斟酌各路財政狀況，統籌辦理，如某路對某項外債，屆期不能償付本息時，則亦可由部方設法，指定移撥某種款項代付。是以統收統支與外債問題，關係整頓鐵路財政政策，與總調度制，並無絕對連帶關係也。

(己)劃一各路列車載重與速度標準問題 吾國各路過去因橋樑軌重及機車等各不相同之故，每每每段可行駛一千噸重之列車，彼段只可行駛五六百噸重之列車。此路列車速度每小時可達七八十公里，彼路僅二三十公里。此爲極不經濟之現象。此次遭軍事破壞之餘，應即想定一種標準，以供各路此後修復之遵守。鄙意列車淨重(Net Weight)應爲500噸至800噸，列車行駛速度(Running Speed)應爲每時50公里至80公里。

各路車工機各項設備，均應以此爲標準，使無太過或不及之弊，此雖與總調度制無絕對相連關係，然如能辦到，則將大有裨於總調度制之運用而增宏其效率也。

總之，因實行總調度制而連帶發生之各項問題容或不少，然如能籌擬合理的解決辦法，自屬無礙於總調度制之推行。縱有勞難兩全或不無缺憾之處，亦應設法調整，以期實行，蓋集中調度之總目標，乃在平衡各路車機供求情形，增高全局車機運用效率，其重要性固不言而喻也。

編者啓事

(一) 近接讀者來函建議本刊酌登輕性文字，以增閱讀興趣。查本刊係同人公共的讀物，祇要適合同人需要，無不勉力以赴。本期盧次長的話說得好：「抓住自己最感興趣的一點，寫下來即成好文章。」本來一個人眼前的景物，腦中的思潮，若不藉文字將之截留下來，一晃即逝，豈不可惜！讀者中當不乏同感者，如有好項佳作，祇要符合真實，親切，活潑的原則，助益多量的供給，藉光篇幅。關於同人公私生活消息等，擬另闢專欄，亦在計劃中。

(二) 本期起，每期封面，選登照片一幅。讀者中如有佳件見惠者，一經採登，酬報從豐，底片如寄還，亦可照辦。

戰時公路運價問題之分析 (下)

王炳南

(三) 公路運價應如何調整

公路運價之參差不齊，漫無標準，已如上述。然或以地域關係，或以沿用已久，託運人與運輪機關訂有合約，未便更改，或以成本不貲，皆未能於短期中可以改正者，似應逐步予以修正，以期達到最後之目的。調整之方式約有數端：(甲)統一貨物分等；(乙)劃分運價區；(丙)釐訂運值必須經部核准；(丁)確計運輸成本。茲分述之如下：

(甲)統一貨物分等——貨物運價爲貨物分等與運率之和，若貨物分等不統一，雖運率劃一，運價仍然不同。故欲調整運價，必須先自統一貨物分等着手。查貨物之所以分等分類，無非因貨物担负能力不同，運輸成本亦各有差別，非分等不能使貨物得合理之負担。換言之，貨物分等，所以適合貨物担负運價能力，並求購買者得合理之負担，使貨暢其流，物盡其用。貨物之應當分等，已如上述。我國各地公路運輸機關對於貨物分等，辦理頗不一致，普通貨物，大都分爲三等，或爲四等，間亦有不分等級者。前全國經濟委員會公路處曾將所有貨物，根據過去鐵路貨物分等標準，參酌各地物產量與供求情形，詳細

區分，計分礦產，農產，森林，禽畜，工藝等五門，都五金，砂石，糧食，藥材，蔬菜，棉麻，木植，禽獸，水產，器皿，飲食，服飾，機械，車輛，用具，儀器油漆，雜貨等十八類，總共六百一十一種，分別爲一，二，三，三等，編訂貨物分等表。(另附貴重，危險物品分等表，及輕笨貨物名稱表，以供參閱，其貨物未經列入表內者，得按表列類似貨物之等級核算，倘無類似貨物比照，則依照二等品辦理。)經蘇浙皖京滬五省市交通委員會常會議決通過後，函請全國經濟委員會分函五省市政府徵得同意後同時公布施行，並經第十三次常會議決釐正，由經委員分函繼續加入全國公路交通委員會各省市政府查照公布施行，茲後公路貨物分等比較劃一。

戰興以遠，公路運輸重心西移。顧西南西北各省，所訂貨物分等，各自不同：如貴州廣西僅分百貨特貨兩種，四川公路局分爲四等，(最近將四等貨併入三等)前西南公路局則將鐵路各等貨物併爲三等，於是同一貨品有定爲二等者，

有定爲一等者，至何者爲大宗出口貨物，應降低其等級，何者爲危險品，應加倍收費，更無暇計及。本部公路運輸總局有鑒於此，已就公路運輸貨物，重新釐定等級，以爲全國統一貨物分等表焉。

(乙)劃分運價區——調整運價，並非規定全國同一運率之謂。善接近海口公路油料材料來源較易，運價自應低廉，至遠在西北各省，交通不便，材料昂貴，運價自應增高，方足以資挹注。若強爲一致，必有削足適履之謬。故運價之釐訂，不妨以地域而定之。然分之過細，不便計算，反不適於實際。如前西南公路所訂運率，各段不同，今已廢止矣。頃爲顧及運輸成本，並便於計算起見，似可將全國劃爲三大運價區，即東南，西南西北是也。各區間之運價，應互爲聯系，如西南區之運價，應較東南區超出百分之幾，西北區之運價，又應較西南區超出百分之幾，在同一運價區內，各路局所訂之運價，不得超越該區最高最低之限度果能如是全國運價方得合理之解決。茲將本部所屬各公路運輸局調整前移之運價列表如後：

(1) 本部所屬公路運輸局未經調整之基本運價

(以元爲單位)

客貨別	計算標準	西北公路局			川桂公路局			川滇公路局			滇緬公路局		
		一等品	二等品	三等品									
客	每客座每公里	〇五五	〇五〇	〇四〇	〇五〇	〇四〇	〇三〇	〇五〇	〇四〇	〇三〇	〇五〇	〇四〇	〇三〇
整	每公噸每公里	七五〇	六六〇	五五〇	六六〇	五五〇	四四〇	五五〇	四四〇	三三〇	四四〇	三三〇	二二〇
車	每噸每公里	六〇〇	五〇〇	四〇〇	五〇〇	四〇〇	三〇〇	四〇〇	三〇〇	二〇〇	三〇〇	二〇〇	一〇〇
貨	每公噸每公里	四五〇	三六〇	二六〇	三六〇	二六〇	一六〇	二六〇	一六〇	〇六〇	一六〇	〇六〇	〇六〇

(2) 本部所屬公路運輸局經調整後之基本運價

(以元爲單位)

客貨別	計算標準	西北公路局			川桂公路局			川滇公路局			滇緬公路局		
		一等品	二等品	三等品									
客	每客座每公里	〇七一五	〇七〇〇	〇六〇〇	〇七〇〇	〇六〇〇	〇五〇〇	〇七〇〇	〇六〇〇	〇五〇〇	〇七〇〇	〇六〇〇	〇五〇〇
整	每公噸每公里	九七五〇	九二〇〇	八四〇〇	九二〇〇	八四〇〇	七六〇〇	九二〇〇	八四〇〇	七六〇〇	九二〇〇	八四〇〇	七六〇〇
車	每公噸每公里	七八〇〇	七二〇〇	六四〇〇	七二〇〇	六四〇〇	五六〇〇	七二〇〇	六四〇〇	五六〇〇	七二〇〇	六四〇〇	五六〇〇
貨	每公噸每公里	五八〇〇	五二〇〇	四四〇〇	五二〇〇	四四〇〇	三六〇〇	五二〇〇	四四〇〇	三六〇〇	五二〇〇	四四〇〇	三六〇〇

(丙) 釐訂運價必須經部核准——我國公路運價參差混亂之原因，固由缺乏運大運價政策，而各公路運輸機關隨意釐訂運價，事先既無慎密考慮，決定之後，又未呈部核准，似此各自爲政，不相爲謀，實爲運價參差混亂之主因。實則本部統籌全國運輸，各區間相互之關係，貨物運輸之緩急，皆應隨時加以適合調配，以求適合抗戰之需要，是故釐訂運價，必須呈部核准而後可。

(丁) 確計運輸成本——汽車運輸爲新式之工具，歷史未久，統計尚不完善，運輸成本無法準確計算，主持路政者，對於運價之釐訂，每苦無所依據，僅憑空想臆測，隨意判斷，自難準確。欲求合理之運價，必須參酌運輸成本，貨物担負能力，而同時并應根據國民經濟情形與當時國際貿易政策而決定之。

(四) 公路運價應加至若何限度

度

在此全面抗戰期中，公路運輸，爲後方交通之命脈，如僅堅持運價必須適合成本，勢將增加民衆負擔，影響所及，物資不能暢達，金融不能調劑。但如失之過低，則又影響收入，將使公家賠累過鉅，難期持久。況我國油料配件，輒因外匯騰漲，相繼增高，各路運價雖時加調整，藉資彌補，但終未達收支平衡之境。茲將各路運價增加情形概述如下：

考自二十七年春間至年底止，前西南公路局接管長筑，筑柳，筑盤，筑滇，川湘各段，西北公路局接管蘭西，甘青，鳳漢寧，蘭甯，天寶，蘭秦，天雙各段，相繼通車營業，復爲避免與各省公路局發生營業上競爭及誤會起見，所有各段客貨運價，大多仍照舊日各路段原訂運率，因故高低不一，是時客運票價每公里自三分二釐，至四分五釐，貨運按一等品整車計算，每噸公里起自三角至五角一分七厘，西北貨運尚未分等，僅上下行運價，略有不同而已。

且自廣州淪陷以後，戰況日趨緊張，同時外匯暴漲，配件材料來源困難，價格日增，倘不提提高運價，公家賠累，實覺過鉅，因此各路運價，屢次調整，客、票價每客每公里四分五厘至五分

五厘，貨運按一等品整車計算，每噸公里四角至七角五分。

自去年八月間，本部公路運輸總局成立之後，各路局復以油料飛漲，紛紛請求加價，並鑒於過去各路運價時形不一，遂擬定調整辦法，一律加以修訂。現在西南區各路局，如川桂，滇緬，川滇各路，客貨運基本運價，均經一致。計客運每公里收費七分，貨運一等品整車每噸公里收費九角二分，二三等品各遞減八分。西北公路局客貨運價率亦予合理的提高，總計西南西北各路運價相差甚微矣。

計自二年之中，各路局增加運價不下三四次之多，最近仍有加價之趨勢，然運價在短期中，一加再加，人民是否可能負擔，現行運價是否適合運輸成本，而該項運輸成本，能否設法減低，頗堪吾人考慮及之。

公路運輸成本，因行駛路線之不同，車牌之複雜，管理組織之各異，局勢變化之迅速，精確計算，自感困難。茲試擬西南公路區之運輸成本，以爲討論本題之參照：

△汽車運輸成本 (以元爲單位)

固定費用

- 管理費 ○.〇五
- 車務費 ○.〇三
- 警務費 ○.〇三〇

行車費用

運務費

汽 油 以每加侖油價十元計算

潤 滑 油 一.〇〇〇

輪 胎 〇.〇五〇

配件材料 一.六〇〇

司機工資 一.五八〇

修理工資 〇.〇五〇

汽車折舊 〇.〇六〇

特種車輛費用負擔 一.五九〇

養路費 〇.〇六〇

其他費用

軍事損失

每車公里費用 一.〇二〇

加空駛費 百分之十 一.九〇八

加裝載損失 (平均客車裝足八成) 三.八一六

每車每公里成本 二.四八〇四

每噸每公里成本 八.二六八

由上表觀之，可知投資利息尚未計算在內，而每噸公里運輸成本，已達八角二分強，即等於各路局之二等運價，若以三等運價計，則每噸每公里須虧七分。故路局欲維持其收支平衡，現行運價，尚須提高一角左右。

查汽車運輸成本，油價佔百分之三十六強，裝載不足之損失，佔百分之十五，故欲減低運輸

成本，必須減低油價，及避免裝載不足之損失。實則每介侖汽油在海防交貨，均爲美金二角左右，折合國幣爲三元有奇，運輸至貴陽運費約爲三元，共計每介侖六元。而每介侖十元之市價，實因供不應求，價格因而上漲，若將此四元之虛價除去，而更代以板車及駱運水運之運輸方法運送，則每介侖汽油價格，應爲五元有奇，則每噸公里之運輸成本，亦隨之減低一角有餘。

其次裝載之不足，由於西南公路路面太壞，坡度太大，爲免除車輛過分損壞或中途拋錨起見，常以裝載各車重量八折爲原則，此項裝載損失，使每噸公里之運輸成本，無形增加一角二分，與現行之養路費征收率，每噸公里六分較之實超出二倍有餘。故如其消耗外匯，損壞車輛，毋寧政府加撥養路經費，或提高養路費征收率，購買養路機器，加僱道夫，改善路面，其支出究在國內，孰得孰失，不待智者而後知也。

(五) 結論

公路運價，以行駛路線不同，自不能強爲一致，但在運輸成本相同之區段內，應規定標準運率，以免奸商任意抬價，阻滯貨物之暢銷。各路局之運價，尤應先行調整，以爲標準。至於增加運價，似應儘先設法增加運輸效率，減低運輸成本，至成本減無可減，而收支仍不平衡時，方行提高之。如此貨物不致有過重之負擔，而運輸達其最大之效用焉。

馱運是怎樣推動的

程樹仁

本部爲策進抗戰時期進出口貨物運輸起見，在上年度未設立了馱運管理所，利用人力獸力，獎勵公路馱馬運輸，藉以減少汽油的消耗，增強抗戰的力量。先設駁府，昆明兩個辦事處，從駁府大道着手實施，並經咨請川滇兩省府轉飭沿線各縣，修築道路，增設站口，協助進行。本人於本年一月間，奉命赴駁昆沿線籌備設站，建立倉庫，開始推動馱運工作。有本所幫核赫恩泰，技術主任翁筱訪，及各站站長站員四十餘人同行。

一月十九日乘民裕輪離滬，二十二日抵駁府，二十四日乘民船出發，二十六日抵橫江。到了橫江，做了下列兩件事：（一）和背伏及馬哥頭作個別談話，才知道背伏有背伏的站口，馱馬有馱馬的站口，而各個舊站口，均有多年的歷史與習慣，如果仍予沿用，當然較爲便利，因此請求本所將原定站口，略予變更，一面規定各段運輸工具，如駁橫段用船，橫蘭段用背伏，蘭會段用馱馬，會昆段用板車。運輸工具決定後，庶可決定各段內的站口。（二）調查舊有堆店炳昌祥大享裕等五家，組織散漫，成效毫無，各店雖已具九十年之歷史，但不知及時改進，故步自封。我

們并想利用他們的伙計，來當我們站上的雇員，以資熟手。在舊堆店僅在駁府，橫江，鹽津，昭通，昆明五處設有堆店。從此看來，我們可不須等到沿線小站完全成立，才可通運，若能馬上自僱馬匹，即可自力運輸。

我覺得自力運輸，有加速辦理的必要，二十八日毅然離橫江，重返駁府，向陳副所長報告沿線情形，並請示今後的進行計劃。因爲舊堆店不足以利用，本所不得不即日開始自力運輸，只要駁、橫、昭、鹽、會、昆六站成立，便可進行。一面將各小站人員集中大站，既可增加大站的辦事能力，又可使小站人員增多經驗。商談以後，得陳副所長的同意，定於二月一日起，自雇船隻直放十噸貨物運至橫江，嗣後擬即按此數字每日運輸。

自橫江至鹽津，沿途均有當地人民經營的腰店小站和食店甚多，是專供伙子下馱停留休息及食宿的所在，沿途所見背伏，秩序凌亂不堪，隨意停歇，耽誤時間不少；真是不可靠！比較可靠者，厥惟馱馬，同時出發，同時停歇，同時到達，故我們運輸的計劃，當以馱馬爲主，伏爲副。目

前之最可注意者，爲舊堆店爭馬匹一事以致馬匹異常難雇，雙方競爭，力價或拾越萬，所以我們要自力運輸，必須先行統制馬匹，然後統制貨運，如果馬匹統制了，使南下北上的馱運，作一有規則的對流，担負起全線貨運的責任，那末政府公物及商貨的運輸，均可兩得其便。

十六日抵昭通。沿途見所中各批貨物，層層堆疊於吾人眼前，不獨昔日販運鴉片毒品民族的惟一道路，一變而爲輸出土產，輸入抗戰物資的惟一孔道，其間差別爲何如？聞客商有沿橫江而走慶高筠南路以趨南岸壩者，因亦電請本所在南岸設立分站，爲駁鹽間多增一條咽喉。

二十一日抵會澤，我們出發至今，歷時三十餘日，沿途最感困苦者，莫如衛生之惡劣，無處可浴，蒼蠅之多，又所罕見。聞伙子與馬哥頭，恆終年不得一浴者，所以我們見到的伙子，染疔好者十之九，患目疾者十之七八，生頭痛者十之五六，癩癩之狀，殊爲可憫！將來似應設置公共醫所，免費爲伙力醫療，以重衛生。又沿線居民，皆費瘵成性，恆至中午尙未起床，此種惡習由來已久，不過會澤特別嚴重罷了。

自從統制貨運以後，馬匹集中，指揮統一，在行商習慣以至於利益，當然多少有點衝突，自宜體察商行習慣，變通辦理，盡量接納商會的意见，以期融洽。對於託運人的交貨，亦盡代爲解決，減少他們的困難。

之量至大，足見森林適有疏洩蒸發地面積水之功效；直接減少瘧蚊繁殖之淵藪，不觀東北森林最密之黑龍江絕未聞有瘧患，斯其明證。

方今敝昆滇緬各鐵路正在興築之中，沿線員工之安全，以及將來交通便利以後，瘧疾之傳播延蔓，在在堪虞，是以如何根絕此患實為當今之急務，而森林對於鐵路所需之巨量枕木，以及車廂房舍之木料，實為天然之供應寶藏。苟惑於毀林除瘴之謬論，竟將沿線森林付之一炬，則不僅巨萬之富源瞬息化為烏有，而必需之木料，反將仰給於外人。漏卮之巨，莫此為甚。

雲南有樹焉，名按樹，其種來自澳洲，其葉分泌特殊之芬芳，含有臭養極酸，散置空中，蚊蚋嗅而遠避，可為驅除瘧蚊之助，羅馬香港潮汕等地，植之均著有成效（詳新動向第三卷第三四兩期康瀚作「按樹——雲南林業之新富源」），其幹直，其質堅，其長速，以製枕木，即不用防腐劑，亦可耐用十八年至二十年，遠在其他一切枕木之上（根據民國十年京滬鐵路之報告），此亦足資參討者。

綜上所述，瘴氣不足惡，森林不足病，其為害最烈者，莫過於瘧疾，而瘧蚊實為傳毒之媒介，故如何採取有效辦法，以使瘧蚊絕跡，最低限度，亦應促減其繁殖滋蔓程度，使不為害，實為今日之要務。蓋不僅專為築路員工之健康安全計也。

從路工衛生談到所謂瘴氣

王世威

路工為今日交通建設之基幹，為吾國優秀之壯丁。舉凡一切交通之措施，若公路若鐵路無不經由路工胼手胝足拼血汗而築成。故路工對於後方交通建設，其功績實不可減沒，然一考路工之生活環境，住即茅舍，食則糲糠，每逢疫癘流行，輒死亡相繼，數目驚人，彼時工人相率逃亡，或裹足不前，影響工程進行，至非淺鮮。

關於改善路工之衛生，擇其要者曰清潔飲水，曰防汚垢，曰驅蚊蠅，曰滅虱，曰打防疫針，若能逐一實施，自能防止疾病疫癘而增進工作效能，今茲申論如後：

(一) 清潔飲水，飲水問題於路工衛生不容忽視，古語云：「飲水不潔，疾病由之。」而傳染，平日飲用沸水實為最妥，然工人疲勞終日渴不擇飲，每喜飲用生水，而不潔之飲水時含有霍亂，傷寒，赤痢等病原菌，其中尤以霍亂為烈，病發急劇多屬不治，而下痢更為工人習見之病。故路工飲水必需嚴加注意，或製成冷開水以供飲用，或指定水源予以消毒，普通治飲水消毒，每廿公升水（一煤油筒合五加崙）僅加漂白粉（一克攪拌後靜置二十分鐘，即可生飲。

(二) 除汚垢 對於污水糞便垃圾，必須妥為

掃除，蓋污水，糞便，垃圾，皆含有機物質易於腐爛，若因腐爛傳染病者之排泄，則復有病菌或病蟲之卵，所發臭氣，足使蒼蠅聚集，為傳染病之媒介，若為地面污水，浸入飲料水源中，病菌更乘機迅速傳播，故糞便，污水，垃圾，最好能指定地點，置工人居處之遠之地，挖坑處置，經三日即行掩埋，另挖新坑應用，坑深十五公分至五十公分為度。

(三) 驅蚊蠅 蚊蟲能傳染疾病，主要者為瘧疾，黃熱病，絲蟲病，登革熱，為害至烈，瘧疾共分三種，有間日瘧，惡性瘧，及三日瘧，其死亡率率惡性瘧達百分之卅，巴拿馬運河開鑿時工人死亡於蚊蟲所傳染之黃熱病者甚夥，預防之法，即工人能備蚊帳，或於工人睡眠地點，灑艾草蚊香，設法將工人居住附近之積水排除，選擇高亢通風之區置工人居住。至於蠅亦為傳染病之重要媒介，然對於蠅之繁殖地如污水，糞便，垃圾能妥為處理，則事半功倍。

(五) 滅虱 虱為人體寄生蟲，能傳染回歸熱，斑疹，傷寒等症，而以回歸熱為最烈，死亡率達百分之四十。故工人衣被，應予滅虱，據實驗結果，虱卵及成虱，在攝氏七十度之溫度約一分

鐘即斃。故滅虱之法極爲簡便，將鉄鍋上覆木桶，桶底置鈎，即可懸掛衣被，鍋中置水加熱至沸，約十分鐘至二十分鐘，即可滅虱目的，至於頭虱，將髮剃光，即可除去。

六、打防疫針 欲求癩癩傳染，減少其可能性，可爲工人注射防疫針，以預防傷寒，霍亂，烈性傳染病。費用較大而成效最著。

至於瘴氣一說，久爲西南邊陲之謎，考諸吾國史籍對雲貴瘴癘多所記載，本刊廿六期「瘴氣」多所論列，實則在今科學昌明時代，考諸近代醫學，並無此項疾病名稱，無所謂「瘴氣」，經國內衛生界之研討，真相已大白于今日，蓋「瘴氣」即「惡性瘧疾」是也，今茲節錄中華醫學雜誌第二十二卷二期關於貴州及廣西邊界瘴氣真相一文以覽讀者。

「……當著者，在安龍縣城（爲貴州瘴氣盛行之區）診視之病人中，最初二人當地醫師斷爲確實之瘴氣病，但經著者等詳細診查後，一切症狀，顯係惡性瘧疾，鏡檢血液，復查出惡性瘧之環形及半月形原蟲，……後復診查六十八人，各病人之臨床症候，亦爲瘧疾，血液之顯微鏡檢查，亦均查出瘧原蟲。……著者等所診之病人，均與以五日之規膏，乃撰瘧母星量，無不痊癒。……」

由是知數千年來所謂「瘴氣」謂爲吸收山谷

中之腐爛動植物發生之毒氣所致，實屬妄誕，蓋所謂瘴癘之區，多在低濕卑汚氣候溫和之地，對

于蚊蟲之生長環境極爲適宜，世人不禁臆下以瘴氣判語，抑亦謬矣。

▲瘧疾十問

問：什麼是瘧疾的病原？

答：瘧疾的病原爲一種原蟲，名瘧蟲，由瘧蚊傳染，患瘧疾者血中有多數瘧蟲，如瘧蚊吸其血，則瘧蟲隨血進瘧蚊體內生長繁殖，再咬他人，瘧蟲即移入他人的血管而致瘧疾。

問：蚊子是否均能傳染瘧疾？

答：蚊子種類很多，僅有數種瘧蚊（Anopheles）能傳染瘧疾，其他不能。

問：瘧蚊與常蚊有無不同之處？

答：瘧蚊之幼虫生於清水中，或溪流中，常蚊則產於污水中，瘧蚊于棲息時其體斜立，常蚊棲息時其體平行。

問：飲不潔之水能否染得瘧疾？

答：飲不潔之水會染得胃腸病，不會染瘧疾。

問：與患瘧疾之病人接觸，能否直接受傳染？

答：瘧疾由瘧蚊傳染，健康的人，與患瘧的人表面接觸，不會直接傳染。

問：預防瘧疾有什麼方法？

答：（一）防止蚊蟲的滋生，如開浚河流溝

渠，及下水道，填平池沼，洩乾濕地，取締積水，及應用藥品滅蚊蟲。蚊卵及子子，（二）防止蚊蟲之刺咬，如裝置紗窗，蚊帳，應用蚊香等。（三）患瘧疾者應即就醫診治，以免傳染。

問：瘧疾可以分爲那幾類？

答：瘧疾普通可以分爲四類，（一）每日瘧，（二）隔日瘧，（三）三日瘧，（四）惡性瘧。

問：瘧疾服藥治癒後會不會復發？

答：如服藥期間太短，體中瘧原虫未殺盡，或治癒後又受瘧蚊傳染，則仍要復發。

問：瘧疾能否致貧血症？

答：瘧疾原蟲在血液中能破壞赤血球，因而可致貧血症。

問：瘧疾能否變成傷寒病？

答：瘧疾是一種原蟲（瘧蟲）所致的病，傷寒是一種細菌（傷寒菌）所致的病，二者病原及傳染途徑完全不同，患病的人除本症外，再染傷寒病，當然是可能的，由瘧疾直接變成傷寒病，却是絕對不能。

特約
撰述

介紹美國汽車協會舉辦的事業

楊得任

吾人祇知美國公路交通特別發達，美國汽車數量特別的多，而不知美國人有組織力，有合作力。無論任何事業，政府提倡於前，而民衆即能效命於後，使其事業宏揚光大。公路交通爲吾國年來新興之事業，以政府有限之力量，而欲滿民衆無限之慾望，自不免有捉襟見肘之現象。美國公路顧問團到滬以後，即首先提倡多組織關於研究公路交通之各種學術團體，加強民衆認識，爰介紹美國汽車協會所舉辦之各種事業，以供吾人之研究。

協會
內容

爲目的。

(一) 協會不是商業機關，而是一種類似合作社之團體，但所有會員服務精神，均應商業化。
(二) 協會不是股份有限公司，但協會之基金，財產及事業管理費等，均由各會員本身負擔，不需要政府出來補助。

在未介紹協會所舉辦事業之前，似應略述該會概況；查該會組織有三項最基本之原則，即：
(一) 協會所做之各種事業，一律不以營利爲目的，係以服務

主要
事業

(一) 設立導遊局：指導及助理人民關於旅行路線，費用，風景，居住及交通工具等問題。
(二) 組織巡迴遊旅指導隊：派員在各地旅館之走廊內，担任遊旅指導工作，且不限於旅行公路之人士，即對於來往鐵路，水路，或搭乘飛機之旅客，亦竭力予以指導之便利。

務及與各分會取得聯繫外，並舉辦下列十四項事業：
(一) 設立導遊局：指導及助理人民關於旅行路線，費用，風景，居住及交通工具等問題。
(二) 組織巡迴遊旅指導隊：派員在各地旅館之走廊內，担任遊旅指導工作，且不限於旅行公路之人士，即對於來往鐵路，水路，或搭乘飛機之旅客，亦竭力予以指導之便利。

(三) 設立急救服務站：救濟中途肇事之會員車輛，凡遇會員車輛在中途肇事，能於二十分鐘內，予以修理之便利。
(四) 發行剎車與燈光修理卡片：各會員可持協會所發之「剎車與燈光修理」卡片，至所指定之修車廠，可得迅速及減價修理之便利。
(五) 與公路沿線修車廠及五金配件輪胎膠料等商店合作：所有加入合作之廠商，對於會員所需要之商品，如付現金時，照定價予以相當之折扣，否則予以記賬，還向協會提款，協會負絕對担保之責任。
(六) 代辦保險業務：協會爲免會員買置汽車，受人欺騙，或遭遇火災，或遭竊，或遭遇其他財產損失情事起見，特與各保險公司合作，代辦保險業務。
(七) 改良道路工程：協會與公路行政機關，已取得密切之聯繫，負有指導養路及選擇新路綫儘先修築之任務。
(八) 設置公路交通標誌：協會在美國各公路幹支線上，已設有數千個之標誌及號誌，用以警告危險指示方向或地名，並標明里程，使駕駛人獲得駕駛之便利。
(九) 設立安全指導局：協會負有指導交通安全之責，實對各分會及各小學校，貢獻各種安全方法，並使小學內之年齡較大學生，教導年齡較

小之學生，應如何橫過馬路。

(十)設立防盜局：協會與各地警察局合作，嚴禁捕盜，使強盜絕跡於公路。

(十一)調解會員糾紛：遇會員有訴訟事件發生時，協會常儘量真獻意見，或勸告其停止訴訟，或代表其出庭辯護。

(十二)担保釋放：如會員因違犯公路規章，或發生他種鬧事事件，須被拘押時，協會可代為保釋，恢復其自由，以免坐獄。

(十三)准以卡片代理拘禁：協會又與各地警察局定有妥善辦法，凡會員因故拘禁，可改押卡片，蓋收押具卡片，即等於拘押其本人；如須判處罰金時，協會絕對保證清付之責。

(十四)出版各種專門書籍及定期刊物：協會除出版各種有關公路交通之定期刊物外，發各分會及會員研究參考外，並編印與汽車有關之各種專門書籍，分送各書店發售。

綜上所觀，即知該會之組織力與合作力及其襄助政府發展公路交通能力之強大，故無怪其事業有蒸蒸日上之勢。蓋其最大目的，係欲使一般旅行人士，到達任何地點，均能了解當地風俗人情及風景地之所在，並其他應行須知或注意之事項，使民衆不以旅行爲畏途，而有賓至如歸之樂趣，無人地生疎到處受人欺騙之痛苦，以期達到以民衆力量來襄助政府發展公路交通事業。凡此種種，均值得吾人傲效，而急起直追者也。

讀者通訊

艱苦維持中的湘宜航線

金瑞甫

抗戰兩年多以來，負着水道交通重大使命的，當然要算貫通川鄂贛皖蘇五省的揚子江了。無論軍隊的轉送，軍需的供應，資源的後運，人口疏散，都在這金色的動脈中，發生了偉大而驚人的功能。可是從武漢撤退以後，揚子江的中下段，已隨着戰事的演變，得了個半身不遂的惡症。

——當然我們相信，這是短時間的，祇要外用刀圭內服湯藥，必可早日霍然痊癒。以致它的出口不可能，來源也一天天減少，所能暫時運用的，不過宜昌萬縣各地積滯下來的公私物品，和大部分迷離忙公事忙的民衆和工作人員。爲了要調整東南西北各地的供應；爲了要連繫鄂豫後方的接濟；爲了要促進搶建早日成功；這向不被人注意的湘宜水道，竟成了揚子江的邊門，作了它吐納的重要線路。

記者前年十月間，由漢口退出的時候，從長沙乘小輪經洞庭湖到常德，由常德經南縣出藕池口入揚子江到沙市宜昌。此行一則固然爲了公務；二則也爲了要明瞭這線水道的情形。覺得湖南境內，湖沼遍佈，河流縱橫，氣候溫和，泥土肥沃，農產物遍地皆是，兩岸出產之富，令人生羨

，然一出藕池口，即是湖北省境，水流湍急，風利如刃，崇山層疊，草木不生，就在平原地區，也都成萎黃的顏色，一界之隔，情況不同，有如此者。

從長沙到宜昌水道，全程六〇五公里，從常德到宜昌全程三六九公里，在湖西南段水深江寬，航輪暢通，惟由洞庭湖入揚子江中間一段，原有三線可通：第一線南縣出藕池口入江，就是記者所曾走的。第二線安鄉津市出太平口入江。第三線是經安鄉津市西北行出松滋入江。三線之中，藕池線在最下段，現已無航輪行駛，太平口次之，松滋線在最上段，航程較近。目下輪船來往，都在這線，當漲水時季，六七尺吃水的輪船，可通行無阻，一至冬季水退，沿途淺灘連綿，航行大見困難。

招商局自漢口退出後，對於湘西內河和湘宜各線，就積極的分別調整和開闢，惜乎前年十一月間長沙大火，各機關倉卒撤退，情形紛亂，以致橫貫前線的湘宜班輪，不能實現計劃，以後又值淺水時期，更無法進行。去年二月間，遂將代管之揚子公司在湘輪船恆餘江利等五艘，和平江

新利率等汽輪，重新分配，將長常宜等綫，先後復航。貨運方面，由長來宜的，多為各機關公務運建器材錫礦原料和進口必需品等。由宜運長常的，多為重要民食的川鹽，和轉輸桂出口的桐油藥材等貨，營運成績，日益增繁，遂又將招商局自有津浦飛龍兩輪，並且在宜昌租豐泰仁和慶泰各輪，在常德租揚子利安等輪，在長沙租那陽民泰新楚大順祥等輪多艘，先後加入，來担任此柳接川鄂湘贛四省交通的偉大工作。

在湘北大捷的前夜，長沙常德兩地，曾一度形勢緊張，湘江和沅江水道，均經封鎖，該線航運，亦遭停止，嗣幸敵寇敗潰，再行去電復航，公私交通，又得維持。最近日寇因為要掩飾失敗，遂造成二次華南擾亂，侵犯宜昌。衡桂各地，積存器材，由該線運宜轉漢的，日見擁擠，而湘省食鹽需要，更加殷切，所以該線的重要性，實不下于揚子上游，尤以該線地近戰區，軍費頻繁，應付益難。招商局視此現象，深覺責任重大，決本過去經驗，一面加派人員，充實組織，分駐衡陽漢口長沙安鄉各地，每體輪船民船，集中工具，分段參加，配備供應；一面將各機關公物器材，儘量訂運，使貨暢其流，輪得其所。不過時至冬季，水位漸退經招商局不畏艱難，派員數度察勘之後，在無辦法之中，毅然想出了分段接駁的辦法，來維持該線向冬季交通，現已開始實行，其辦法大致如下：

「宜昌至松滋計二百七十里順潯津浦等輪接拖，松滋至鹽卡三十里鹽卡至新場八里此段水位甚淺，拖輪不能駛過，由木船平放，新場至迴流灣九十里將新楚大輪關入駁運，迴流灣至七星台十五里以水過淺，亦由木船放，七星台至安鄉二百十里關入慶泰仁和等汽輪駁運，安鄉至甘溪港計二百四十里關入平江新恆大等輪，往來拖運。(以上華里計算)除衝隊長常宜各地，原有辦事處外，臨時設立安鄉辦公處，每接駁地點，皆派有押貨員押運員，分段照料，使來去啣接，不致有中途停滯的情形。」

綜觀以上辦法，該線淺水段，計共華里五百九十三里，分爲六段接駁，雖中間多處可用汽輪拖運，而手續之煩，也可想見。

湘宜航綫，開航以來，其間雖有各小公司一度加入營運，總因江水漲落，時局演變，不能持久。所以該線交通，可說完全由招商局來維持的。並且隨着戰爭，屢退屢進，在萬分緊急的狀態下很快的結束，在大局初定的時際又很快的復航，所謂交通配合軍事的信條，在這裏已很自然很準確的表現出來了。

▲更正

本刊上期(第三十四、五期)之頁數，應爲(677—70)，誤排爲(561—582)。特此更正。

人事彙誌

(自廿八年十二月十六日至廿九年一月五日止)

姚朋士

高考及格分部任用。

字江濤，廣東平遠人，中央大學政治經濟系畢業，普通行政高等考試及格。

靳德明

現任本部總務司科員。

字信夫，河北豐潤人，北平鐵路大學畢業，充粵漢鐵路課員。

戴鈞陶

現任本部人事司科員。

湖南常德人，民國大學政治經濟科畢業，曾任廿二路軍秘書處主任，寄夏省政府科長。

周徵毅

現任本部財務司科員。

江蘇吳縣人，交通大學財務管理系畢業

杜懋德

現任本部財務司科員。

江蘇無錫人，東吳大學法科畢業，曾任詳臣洋行總帳房，津浦鐵路會計處課員。

王樹模

現任本部會計處科員。

字心葵，浙江吳興人，光華大學政治經濟系畢業，曾任浙江財政廳科員，江

蘇財政廳科員，鐵道部會計處主任科員。
現任本部財務司科員。

龔宜之
廣東人，北平高師師範學校畢業，曾任
浙江建設廳科員。

蔣天賦
現任本部總務司技佐。
廣東人，加拿大無線電專科畢業，曾任
香港南華日報電務主任。

錢雲孫
現任本部總務司科員，兼消費供應社總
核。
上海市人，上海法科大學畢業。

陳時夏
現任本部科員。
字行之，江蘇如皋人，滬海商營專門學
校畢業，曾充平漢路局主任課員。

盧春章
現任本部財務司科員。
廣東番禺人，交通大學財務管理系畢業

翁為
現任本部專員，簡任待過，兼竹料司常
辦。
現任本部財務司科員。

簡小祥
廣東人，香港聖保羅中學畢業。
現任本部會計司科員。

章翰
字浦安，北京通才商業學校畢業，曾任
資源委員會科員，合肥縣政府第二科科
長。
本部留學生試用。

李廣武

現任本部總務司科員。
湖南長沙人，交通大學鐵道管理系畢業，
曾任平綏鐵路課員，調陝西鐵道部總務
司辦事。

梁貴卿

現任本部辦事員。
字竹軒，湖南長沙人，長沙第一師師畢
業。

周鳳九

現任本部公路總管理處簡任技正兼橋渡
科科長。
湖南寧鄉人，德國柏林大學肄業，曾充
湖南公路局局長，湖北公路處處長。

陳寬平

現充本部統計室辦事員。
字守奇，湖南零陵人，湖南第六聯合中
學畢業。

黃永年

報務員調材料司辦事。
馮寶文，成渝鐵路工務員調橋梁設計處辦事。

余雲輝

現任湖南電政管理局助理會計員調部辦
事。
字照齋，湖北孝感人，復旦大學附中畢
業。

韓波

報務員調部辦事。
字榮襄，山東濟寧人，上海電信學校畢
業。

裴文炳

電務技術員調部辦事。
字煥然，浙江餘姚人，曾任上海電報局

報務課長。

張宗山

現任本部公路總管理處科員，更名張燦
德。
現任本部辦事員。

張紹周

福建福鼎人，北平大學法學院畢業。
現充二等廿四級電務技術員，在技術廳
辦事。

潘鶴

字異軍，江蘇無錫人，北平大學工學院
畢業，曾充安徽省建設廳技正，電話局
局長。

張鴻圖

現任本部技正，兼代材料司考驗科科長。
字雨岑，遼寧人，德國柏林工業大學
畢業，曾任北平師範大學教授，陸軍通
信兵學校教官。

王佐

現任本部材料司技士。
字慕顏，江蘇海門人，曾任廣州市自動
電話管理委員會技正技正等職。

馬慶元

工程幹部隊助理會計員調部辦事。
現任本部助理員。

姜民鏡

安徽青陽人，安徽省立第一中學畢業。
曾任本部交通技術人員訓練所秘書處
辦事員。

楊賜春

桂南正工程司調橋梁設計處辦事。
桂南工務員調橋梁設計處辦事。

汪德靖

桂南工務員調橋梁設計處辦事。

部務紀要

▲獎懲桂南電訊員工

查去年敵寇進攻南寧，桂南軍事緊張，所有前方各電局員工，奮勇維持通訊，頗著辛勞，經本部電政第一區特派員分別擬給特獎金以資鼓勵。又查南關州南寧等局局長，辦理撤退事宜，未能應付盡善，有忝厥職。已據廣西電政管理局分別擬具處分，南關局長降級他調，南關局長停止升級，南寧局長於撤退時被炸受傷，從輕停薪，辦理結束事宜。聞本部業經准予照辦云。

▲訓練公路在職人員

查本部交通技術人員訓練所組織大綱第三條載有：「本所受訓員生分甲乙兩種，甲種係招生訓練，乙種係就交通部所轄各交通機關現有職工輪流調訓之規定，惟該所已在所辦公路電信兩系，均係招生訓練。現擬自本年春季起，增辦公路在職業務員訓練，曾經擬訂訓練辦法，呈奉部長核准施行，並已通令各公路機關照辦。一俟地點時間確定，即可開始訓練云。」

▲提倡投保簡易壽險

郵政儲金匯業局，以簡易壽險法，業經國務院明令公布，並經前交通部令飭各附屬機關，分別投保，以資提倡在案。茲為積極推進簡險業務起見，特呈請郵政總局轉呈本部，再予提倡。本部據呈後，已通飭各機關遵照。

▲停業鐵路委會結束

本部前以各停業鐵路事務繁雜，特設立停業鐵路管理委員會，整理該項事務。現該會整理事項，業已就緒，經部令飭結束，由路政司接收，聞該會業於二月十五日辦理結束云。

▲滇緬西段工程處撤銷

滇緬鐵路西段工程，原設西段工程處，主辦該段工程事宜。現以該段工程，並未積極進行，為便於指揮起見，經部令將西段工程處撤銷，所有該段事務，歸併滇緬鐵路工程局辦理云。

▲四行運送黃金免費

本部現准財政部咨以中交農四行托運政府委託收撥黃金，係為充實準備，與收兌白銀性質相同，似應准按照鐵路運送鈔票現銀例，一律免費等由。查黃金一項，既為充實法幣準備金，嗣後由中交農四行托運，並持有正式公函者，應准按照運送現鈔辦法辦理，免收運費。業經由部電飭各該路遵照辦理。

▲積極趕修樂西公路

本部頃奉 委座手諭：「樂山至西昌公路，務於本年六月以前完成，其築路進度，須於每星期日詳報一次，新築各公路之工作，應以此路為中心，其他公路不妨暫緩。」等因；查該路本部原擬於去年年底打通，奉諭後，將該路工程困難情形與原定計劃各節，轉呈鑒核。一面擬具趕修辦法，電飭該路總工程師及各總分段遵照趕辦，以期如限完成云。

▲接管川滇公路川段

川滇公路川段路面，業已完成，該段接管事宜，經本部與四川公路局洽定，由該局派員驗收後，即移交本部川滇公路管理處接管。川方可辦區間車，養路費照章繳納，該局已同意照辦，本部業將洽辦情形，電飭川滇公路管理處遵照云。

▲接辦桂三路桂段工程

查桂三公路，原由本部撥款督同桂湘黔三省分段興修，並以該路需要迫切，經駐桂省府洽定，關於桂段工程，由本部設立工程處自辦。並派副桂鐵路桂南段工程局局長羅英為該處處長兼總工程師即日籌備進行。

▲徵工修築川中路基

查川中公路完成期限迫切，土石方數量亦鉅，除石方發售外，土方決征工辦理。擬將全路分

奔橋頭兩段，第一批先征民工一萬七千一百人，在奔橋工作。鄧選段容侯第二批再行征集，俾可不致影響農事。現第一批民工入數表，業經轉送成都行轅川省府飭縣立即籌備接期征集云。

▲西南公路設辦事處

西南公路管理處為征收養路費，及對外接洽事宜起見，呈請按照組織規定於重慶，昆明，柳州三處，各設辦事處一所，以資辦公。業經部復准予備案，並飭擬具各該辦事處組織系統及人員名額表呈核。

▲設河岳路專員辦事處

查河岳路未完工程，前經規定大橋等較大工程，由西南公路管理處接辦。其餘較小工程，仍由桂省繼續舉辦。茲為便利管理及統一路政起見，特將自河池經田州田東至岳城之公路，統併為河岳公路，設立河岳公路專員辦事處，督促協助該路未完及改善工程，並辦理緊急及搶修工程，暨交通管理各項事宜。派駐鎮南關公路專員辦事處主任顧備騰兼充該辦事處主任，以專責成云。

▲頒佈軍用租車辦法

本部奉軍委會電，以近來商租車輛，遇有軍用需要征租時，每多徘徊觀望，高抬租價，殊足

影響軍運，亟應徹底改善，特訂定軍用租車辦法六項，令轉飭遵照等因。已由部訓令中國運輸公司，公路運輸總局，各公路管理處，及各省公路局遵照，並通告各汽車商行知照。

▲管制汽車商行辦法

抗戰以來，各地小汽車商行增設甚多，考其內容，有充實資本正式營業者不多，大抵陽以修理汽車為名，實則承銷司機盜賣之油料零件，若不加管制，勢必漫無限制，亦且助長不良風氣。經擬訂管制經售汽車公司商行及修理廠行暫行辦法，由部呈請軍委會轉呈國防最高委員會核准公布施行，以資補救云。

▲材料參觀渝市各廠

本部材料司鑒于各附屬機關年需各種器材甚多，為提倡國產減少外匯耗費計，特組織參觀團，先調查渝市附近各工廠出品產量，以及設備製造情形，俾便採購或合作，以資解決抗戰期間交通器材之供應問題。共計先後參觀五天，均由李法瑞司長率領前往。所參觀各工廠：計為豫豐紗廠，溢鑫煉銅廠，動力油料廠，上海機器廠，新民機器廠，合作五金公司，復興鐵工廠，大川實業公司，中國鉛筆廠，瑞華玻璃廠，順昌鐵工廠，讓章造紙廠，天原電化廠，中華無線電社，民生機器廠，華生電器廠等二十三處云。

新運特訊

本部交通員工新運協進社，最近社務概況，經採訪如下：

(一)該社講習班新屋，已于上月正式落成，內部佈置，整齊簡樸。間將來擬儘量容納參加講習學員云。

(二)該社工警夜校，已進入第二學期，為明瞭學生研讀旨趣起見，曾於三月十日下午三時，舉行師生交談會，到師生六十餘人情緒至為熱烈。

(三)該社消費供應社，成立以來，成績甚佳，近聞該社對一切日用必需品將儘量籌購，以期對同仁生活需要，得切實調劑云。

(四)該社文藝室，經積極籌備，現已成立「書畫」、「詩誼」兩組，於上月二十六日在本部禮堂舉行成立會，參加者極為踴躍云。

(五)該社籃球隊，曾約各機關球隊友誼比賽，先後十四戰，成績斐然。茲更將食堂前籃球場地面重行修理，以便練習。又該隊參加新運總會舉辦之球類比賽，已獲得行字組冠軍錦標云。

(六)該社乒乓球隊，已報名參加楚倫杯比賽，正在積極練習中。