

# 抗戰與交通

半月刊 第二期 ◀ 本刊專供各部機關同人閱 ▶

## 以刻苦求出路

公權

抗戰至於今日，全國人士，無不以戮力同心，效忠國家爲一己之責任。惟戰時交通事業，異乎一般工作。隨時破壞，隨時建設；隨時遭逢困難，隨時趕求解決。是以交通人員，對抗戰所負之使命與責任，較事事爲緊張，較人人爲重大。抗戰期中社會國家之所以深切期望於交通人員者在此；而我交通人員之所以兢兢業業，惟恐贖責之未盡，報國之未力者亦在此。

雖然，吾國交通建設，千頭萬緒，在平時籌維困難，已感不易，無論工款材料，大多利用外資，資爲挹注。戰時局勢變遷，不但原有之收入銳減，外資之來源困難，且以國防軍事經濟關係，凡百事業之策進，幾無不以建設交通開發交通爲重心。建設在在需款，開發費無可省。更有甚于此者；本部合以前交通鐵道兩部之內外債務，爲數至鉅，爲維持對外債信，又不能不勉爲應付。除經磋商有緒，可緩者緩，可展者展之外，預計截至六月底止，鐵路債款，至少應付外債八百四十餘萬元，內債一百餘萬元，而應撥公債基金，尚不在內；至電政之內外債款，亦於最近至少應付一百三十餘萬元，即此債務一項，已非本部目下財力所能任。雖然天下固多難事，苟吾人咸抱不畏難之決心，則事在人爲，未嘗不可勉渡難關。吾人知籌劃財政，不外開源節流，開源非一蹴可就，節流則立時

可舉。且苟念及前線抗戰犧牲之壯烈，後方民衆遭難之慘痛，更應敵愾同仇，甘苦共嘗。因吾人起居工作極艱苦，究遠遜於槍林彈雨中之生活。是以交通人員如何盡其職份之所當爲，行我良知所應盡，以節約裕財源，以刻苦求出路，實爲人人應具堅決不移之信念，亦效忠國家最低限度之要求。

節約在以身作則，刻苦重身體力行。敢舉數事，共相策勉。

### 一．人力之調整

本部自交通鐵道兩部合併以後，除路、電、郵、航四政以外，兼轄公路航空事業。範圍日以廣，事務日以繁。益以時值非常，無論軍民事務，前方後方，均以交通爲聯絡策應之主輪。故交通人員如何於空曠上調度有方，於時間上克盡機宜，實爲抗戰第一要義。

### 本期要目

以刻苦求出路

知難

抗戰前後之平漢鐵路(一)

抗戰期中之鐵路運輸

全面抗戰中的交通使命

抗戰中民用航空

看橋伏孟繼書君殉職經過

我怎樣在津浦搶運材料

湘潭在回憶中

公權

立公

鄭安衆

鄭熙

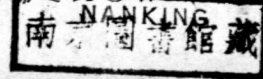
式之

致平

王平

王文瑞

匡時



。願欲達此目的，非將人力加以適宜之調整不能收效；況此戰時緊張形勢之下，遇事如何沈着應付，如何相機處置，如何於統一步驟中，求切實的分工；從切實的分工中，求密切的聯繫，尤非事事得人，人人得用不爲功。惟吾國各機關風氣，猶未全脫從前衙門舊習，每以調整人事問題，反映三種論調：一曰向來之成例，如何如何，習慣已深，萬不能輕易變更；二曰某人服務多年，資歷極深，不可遽予調動；三曰某人同事已久，相處甚得，最好不予他調。綜此三點，每使調整人事，發生極大之阻力。殊不知立法原意，尚須因時制宜；何況成例之爲物，更不能固執而不化。故人事方面，苟因實際需要，而必須加以調整，則縱有成例，亦當依事實而演變；縱有習慣，亦當隨環境而更張。至資歷高深者，遷調後，未必即屬犧牲；相處極好者，調動後未必即是受苦。須知事有繁簡，責有重輕。凡艱苦繁重之工作，自應付托於年富力強耐勞刻苦者擔任，精神體力較遜之同人，不妨予以輕簡之工作，較爲適當。因世無全才，長短互殊，用其短而略其長則殆；得其長而去其短則成，況值茲非常時期，各機關部份，對於所屬人事問題，更應融會事實法理，破除人情好惡，斟酌損益，因其情而變其法；權衡輕重，量其才而審其宜，以使人盡其才，才盡其用。此實爲節省人力之關鍵所繫，而爲內外全體同人所應深切體會者也。

## 二·物力之捋節

吾人知圖遠者必驗於近，務大者必慎於微。故物力之捋節，必須自遠處着眼，小處着手。然後由淺入深，成效可觀。近代新興崛起之國家，義大利居其一；而立國於困苦艱難中之國家，義大利亦居其一。前年義阿戰爭，外有遠勞之師，內有五十二個國家，與之爲敵。在彼雖自食其果，但其全國上下，刻苦自動之精神，實有非吾人想象所及者。當國聯實行經濟制裁之日起，全國每星期僅肉食四天；家常或宴會，每餐皆不逾二盞；電梯祇能由下而上，不能在上喚之起升而下；自備汽車，僅行之於辦公時日，而星期閒遊，未之一見。凡此皆僅出於政府之勸告，而由人民自動限制，自動實行者。週觀吾國，論國勢則備受欺壓，論生產則蹙乎其後。以視彼國力已盛兵食已足之義大利，更宜如何知所警惕，有所努力。吾國每自稱地大物博，但一研究重工業與交通命脈所繫之煤與汽油，煤礦則以戰局而日蹙，汽油則涓滴外來。故吾人爲充實物力，增進長期抗戰之效能計，自應節衣縮食，刻苦自動；而交通從業人員更應事無公私，物無大小，力行節約，以減消耗。惟我國人處事接物，往往徒費空虛場面，而不知注重實際。即以個人生活而言，頗有多人感覺負擔之增重，未嘗不欲及時緊縮。乃同時又慮爲人所輕視，遂不敢毅然一試；或則以同等地位者之享受過我，一經比較，恐不免

## 三·時力之經濟

相形見絀，於是從而自餒；其次，則本身雖確有節約之決心，願爲家庭閒虛樂觀念所牽掣，亦亦痛感徒託空言。以上三端，皆爲國人不能節約無法節約之原因。但國難嚴重至此，以新晉胆，人同此心，故刻苦節儉者非惟不致爲人所嘲笑，且必因此爲人所崇拜。至節約之事，重於克己力行。苟能凡事從自己做起，則推己及人，必能潛移默化，人人接踵而起。關於家庭消耗方面，事實上縱不能直接加以節制，亦不妨以間接方法，積極鼓勵其儲蓄，而使無謂消耗，節減於無形。凡此皆爲捋節物力之要點，萬勿以事輕而不行，善小而不爲。須知能多省一分，即增加國家一分力量。此點尤勝各部份主管人負，能時時留意，刻刻致力，務使各項物品，應用則用，應省則省，俾我內外同人加強自我力行之精神，共趨實事求是之途徑。

現代之戰爭，實爲時力之戰爭。拿破崙有一作戰教令之名言曰：「行動！行動！快！」。近世之機動戰術，亦無非以「出其不意」，爭取時間爲決勝之首要。作戰既以交通之聯絡爲先務，交通即應樹立於敏捷正確的精神之上。故交通從業人員無分上下，無論內外，均應把握現實，奮發以赴。併集全副精力於事業的觀念之中，一點不懈怠，一步不放鬆，務使時力有充分之利用，而措事事物物於最迅速最妥善之地步。惟國人對時力不經濟之最大通病

，在於責人過嚴，律已過寬。遇事每每指摘他人之非是，而將本身責任擱置於一旁。此點苟不根絕，小則誤會叢生，大則糾紛百出。曠時廢日，莫此為甚。但天下之事，未有已不立而能立人，已不達而能達人者。故凡事必須自己盡其所能，行其所是，然後合力相維，方有進步。此為經濟時力增進效率之要圖，亦為吾交通人員所應洋動邁進，切實實踐之標的。

調整人力，所以促進機構之健全，使一人兼二人之事；撙節物力，可以減少無謂之消耗，使一物有二物之用；經濟時力，所以增加工作之能率，使一分收二分之效。誠能人人懸此講的，勉力以赴，則環境縱極艱難，前途縱極困苦，亦必能合力排除，達其目的。以刻苦求出路，此余之所以自勗，亦願舉以為同人最也！

### 抗戰與交通

#### 徵稿簡則

- 一 本刊歡迎同人投稿，文體文言白話不拘，惟須繕寫清楚。
- 二 來稿須具真實姓名及詳細住址，惟揭載時如何署名，可有於稿內聲明。
- 三 投寄之稿，本刊有酌量增刪之權。
- 四 來稿除預先聲明外，概不退還。
- 五 來稿揭載後，酌酬本刊或現金。
- 六 投稿請逕寄漢口交通部總務司本刊編輯部。

### 知難立公

我國重工業原料，雖感缺乏，而農產品以地大物博，尙稱豐富。民衆衣食所需，甚爲簡單，家族思想發達，有無相連，生存較易。且封建制度早廢，人民階級界限不甚分明，復以自來，四周外邦，文化皆低於我，內外壓迫較輕，抵抗情緒愈淡。兼之黃老思想，深入人心，釋教流傳，惟宗禪靜，思想環境，互爲因果，萎靡頹唐虛腐敷衍，相習成風。推厥原因，則皆由不知事勢之艱難，不肯努力自振耳。

比自海口通商以來，受強鄰數十年之經濟侵略，農工商業均告落後，政治學術均不如人，生計日蹙，國難日深，民方知恥。然於建國之艱苦，與夫復興之不易，均未有深切之認識，侈言興革，每屬空談。

吾人試檢中外史蹟，歐美新建或復興各國，皆皆由先哲領導人民上一體，積數十年或百數十年之努力，所謂臥薪嘗膽，慷慨經營，蓄勢既厚，潛待世界國際局勢之變，始乘時制用，一躍而起。如美國在歐戰之前，所有實業股票債券都半握於歐人之手，戰事既發，始得收回。又如日本在明治復興前，雖幕府擅權，而民間積蓄甚厚，勤王之後，外交順利，內政修明，國勢日振。然明治於甲午之役，憤之又慎，不敢輕發，及勝我之後，又復待後十年，始有對俄戰役，軍事雖勝，和議屈成，含垢忍

辱，豈得已哉。至於今日，則距明治復興且六十年矣。

更以開拓殖民地論，馬來半島，歐人所謂「最劣等民族」也，然自星埠啓端，以及滅亡全區，中亘八十餘載，直至歐戰前數年，始克成兼併全功。而英國施政制度，亦視其力之所及，逐漸推進，分爲「屬地」「屬邦」「聯邦」，復存其故主，優以俸給，可見興國之難，而亡人之國，亦至不易也。

我國自宋取天下於孀婦孤兒之手，務以陰柔爲政，讀刑公「天下百年無事」劉子，有心人皆同聲嘆惜。迨洪武肇始，雖圖振奮，乃即世之後，骨肉相殘，官豎弄柄，土木變後，國勢日替，民族之衰，由來久矣。

我國積弱之深，復興之難，吾人如能有深切之認識，則個人亦當感覺所事不易，來日大難，以三項意義自勵。

(一) 知事之難：則明事戒懼，不求躐進，雖遇挫折，皆在意中，百折不回，持之以恆，如是，得忠之義矣。

(二) 知事之難：則見人成功生欽佩之心，見人失敗起同情之念，如是，得恕之義矣。

(三) 知事之難：則不特個人努力，且能使人亦同持我之努力，相助爲理，合力同心，以期事功。如是，得羣之義矣。

苟能處事以忠，待人以恕，分則各司其事，合則共樂其羣，積數百年之時間，吾國當可復興。雖然，戰事之後，復興之難，必千百倍於今日，而交通事業亦爲艱難工作之一，知其難而以忍心毅力力任之，則成功庶幾有濟。

# 抗戰前後之平漢鐵路(一)

鄭安棠

## (一) 平漢路在抗戰中之地位。

### (二) 戰前狀況及準備：

1. 加固橋樑更換枕軌，增進行車速率。
  2. 調整機務設備，增加後方修車能力。
  3. 增設調度電話，統一車輛支配；
  4. 籌存行車修理緊急材料。
  5. 訓練員工，組織戰時防空救護設施。
  6. 籌設許禹支線，開發兩段用煤來源。
  7. 興築花河支線，增加華中與西北之連繫。
- (三) 抗戰期中所負責任及工作情形：
1. 運輸部份。
  2. 機務部份。
  3. 工務部份。
  4. 財務部份。
  5. 材料部份。
  6. 防空部份。
  7. 警務部份。
  8. 警務部份。
  9. 人事部份。
- (四) 抗戰以來本路所受損失：
1. 財政之損失。
  2. 產業設備損失。

## (一) 平漢路在抗戰中之地位

在近年華北形勢日益緊迫之下，平漢路以一端伸入寇讎猖獗之北平；一端貫聯全國重心之漢口，事實上已處於國防最緊張之一線。同時，因直連隴海正太，間接同蒲津浦，較縮冀魯晉豫蘇鄂諸省之聯繫，本身既形成中央鐵道系統之主幹的地位；益以目前國際關係與夫中日戰爭之局勢，舉凡西北公路交通，西南國際運輸，以及後方各種機構所與東西北西中各戰場之補給與策應者，無不賴以為中間唯一之樞紐。

在戰事未發生前，本路北段所感受之威脅，已呈極端之尖銳性，而一切工程設備，行車能力；雖近年間，在鐵部督飭整理之下，已具有相當之進步。然以十數年來摧殘破壞之餘，當時間財力尚不能予吾人以優裕之措施時，欲以供應此非常之需要，實不能令人無短慮之慮。所幸因危知懼，思患防禦，一二年來本路政略之所施，同仁志念之所趨，固亦無時不積極以戰時環境為綢繆之對象。於最短期內，採取急驟并嚴之步伐，以肩擔此不容妥卸之責任。

回憶二十六年初，張部長引申蔣委員長之訓示以昭鐵路界同仁者曰：「平時要如戰時之緊張，以預備一切；戰時纔能如平時之安

定，以戰勝一切」。平漢線自抗戰前以至抗戰後，十數月來，所有器材之準備，工程之配置，人事之調整，財政之籌措，以及好究損害之防弱；因之以完成之運輸任務。雖尚能勉應機宜，然究之預備之是否充分，供應之是否裕如；則殊未能謂為已達到訓詞中之所啓示。抑且本身之缺點，與環境之困難尚多，諸待今後隨時努力消除而不容絲毫鬆弛者。爰將戰前本路所準備之經過，戰時本路工作之情形，以及各時期之困難缺點，與夫戰後所受之損失，就其已成過去事實，或可公開者，簡述大要，以備關心本路者之指正與參考。

## (二) 戰前之狀況及準備

鐵路在戰時之重要性及其特有之功能，厥為迅速準確而能應付大量之運輸，然其所以達到迅速準確以及大量運輸者，在調度運用上，固能有相當之效果。然若其他鐵路基本條件；直接如軌道，橋樑，串軌，岔道，坡度，灣度，及一切行車設備之狀況，車輛之數量等；間接如工機修理能力，器材供應，財政支配，人事管理等，亦莫有絕大之影響。一有不當，便無以發揮鐵路戰時最大之功能。關於上述種種，本路戰前所曾加以整理準備者計有下列各項：

1. 加固橋樑更換枕軌，以增進行車速率。自二十二年底，本路橋樑應加固之總長為五，三七八·六七六公尺，枕軌之應抽換者為六四

七，四五九根，鋼軌爲一三四·四四五公里，其時「營業速率」僅及一二三公里，一切因工務限制，使行車效率無法伸展。廿三廿四兩年雖曾逐步整理更換，然以材料關係，橋樑方面兩年所加固者僅及應加固者百分之二·七八，鋼軌達百分之二〇·七三，枕枕之數量較多，達百分之六〇·三五。廿五年初期，行車速率漸次提高，然以應付戰時之需要而言，則仍不免不足之憾。

在廿五年一年中因外勢之緊迫，所致力於工務方面之準備者，已較前驟增。計橋樑加固工作較前二年增加二倍，佔應加固數百分之六·八二。枕枕則達百分之二九·五二，鋼軌部分則超過前兩年所更換者之十三倍，已抵過二十二年底應更換之數量。廿六年初至七月戰事爆發期間，所鋪設更換者，計橋樑七〇〇公尺，枕枕五五，九四九根，鋼軌一〇·六七八公里。新時工務行車限度，客車平均每小時爲五十公里，貨車爲三十五公里。較廿二年客車四十四公里，貨車三十公里者，已較增進。同時「營業速率」，廿五年底亦增至一六·三公里，然究以時間迫促，人力物力之限度，在戰事發生後，仍多未及應時完成者耳。

2. 調整機務設備，以增加修車能力——關於機車車輛之修理迅速與否，與夫保養之是否得宜，與行車調度關係最切，亦運輸效能之根本問題。本路以歷史關係，重要設備，以前多分佈於北段，如長辛店機廠，長辛店材料廠，

規模均較他處爲大。一旦戰事發生，萬一北段修理機搆淪陷，同時車輛南退，南段各廠擔負修養之數量增加。若未能預先擴充其能率，勢必使在修車輛不能準期出版，待修車輛不能按限入廠。減低運用之數量，影響運送效能，增加事變成因，爲軍事時期最忌之現象。

二十五年起除將沿線各車房逐次整理，依地形形勢，酌量挪移分配，以增加小修能力外，八月間添設組立，鍋爐，客貨車修理及翻沙等工場，並配線動吊車，現在大致完成，修車能力較前約增加二倍至三倍矣。

3. 增設調度電話，統一車輛支配——車輛週轉支離敏捷，其效果幾無異於增加車輛之數量，調度電話爲支配車輛最靈敏之工具，本路鄭漢間調度電話，在二十五年前已實行運用，二十五年四月復遵部令設置平鄭調度電話，至二十六年七月已全綫通話，此外先後設置調度所及鄭石調度分所，行車通訊，已遠較以前便利。在戰事發生後，對於聯絡前後方情報，減少行車事變，尤呈特殊之功能。

4. 籌存行車修理緊急材料——二十五年初，奉部令籌辦存用緊急材料，經決定存備事變後繼續六個月無法購置時，仍可維持行車之數量，計經核定下表各項材料價值，按照性質分別存儲各料庫。

行車部分	二一二，七九〇·〇〇
機務部分	二七九，九四〇·〇〇
工務部分	四九五，二二〇·〇〇

消防部分 一九，一二二·〇〇  
電務部分 四八，三一·八五  
總計一，〇五五，三八四·八五元

關於機車用煤，在二十五年年初即擬在鄭縣以南存儲八萬噸以上煤斤，以備非常時期之用，當時全路存煤只達一萬五千餘噸，至六七兩月間利用貨運疏淡時期，儘量運存。八月底全路所存達十萬餘噸，鄭縣以南亦達八萬餘噸。惟至十月後以貨運增劇，繼之西安事變，軍運亦繁，煤車較難籌撥。存量略有低減，戰事發生後，有趕運中福存煤及訂購陽縣煤斤，機車用煤，尙不致發生問題也。

5. 訓練員工組織戰時防空救護設施——本路於二十五年年初即已遵照部令成立防空辦事處，是年夏間復召集全路少壯職員分批在雞公山作普通軍事及防空訓練。同時派員赴路分別講授防空要領，并就各大站施行防空演習及分期建築防空設備，完成本路防空設施之基礎。關於員工軍訓亦於廿六年四月在漢及沿線分班訓練，現第一期訓練，業已完成。

此外，有與本路及國防均有重大關係，且經籌劃進行，卒以事變倉卒，迫而中途停止者，計有下列數端：

6. 籌設許禹支線，開發南段用煤來源，——本路黃河以南絕無大規模之煤礦公司，所有本路用煤向仰給於華北；倘北段發生變故。則燃料必感恐慌，無論軍事上民生上均有絕大影響。曾與資源委員會，河南省政府協籌開業由

禹縣礦區至許昌之支線，并經由本路工務段派隊測勘，然以時機迫促，恐不克即時收效，致未能見諸實施。

7. 隴海花河支綫，增加華中與西北之聯繫——大別山脈，蜿蜒豫鄂邊區，在軍事上言之，自來為南北之屏蔽。在此山脈之北，萬一發生事故，則此山脈之南，亟應有一聯貫東西之路線，以期溝通川陝豫鄂之交通，且老河口已有公路直入陝南，北達長安，南至成都，路線一成，功能立見，固不僅影響本路自身經濟之營養而已。二十五年九月本路派員沿線調查經濟狀況，復於二十六年六月開始勘查修築，預期兩年完成，不期七月即發生戰爭，影響全盤計劃，財政來源，根本動搖。遂不得不立行結束。

以上各端均為戰時鐵路所應準備之牽率大者，他如部分設施，或牽連多方面之籌備事項，則當於下節抗戰期間工作并述之。(待續)

本部人事司為增進該司同人研究人事問題之興趣起見，特舉行人事管理制度講演。由司長潘光週君擔任主講，共計六次，上月間已舉行二次。該項演講紀錄，定下期起陸續在本刊刊登，尚希讀者諸君注意為荷。

編者謹啓

## 抗戰期中之鐵路運輸

鄭 熙

八一三事變發生以後，復興民族之光榮抗戰，遂告開始。以堅定的中心，為神聖的自衛。在此劃時代之抗戰期中，負有交通上重要使命之鐵路運輸情形，當為讀者所欲知。茲謹就事實方面之可以公開者，為簡要之陳述。

在平時各鐵路客貨運輸，悉循常軌進行，數年來鐵道當局正在力謀改進，不幸倭寇肆虐，戰端忽起，軍運頻繁，前方鐵路有一部份淪陷敵區；後方各路亦時被轟炸，致運輸失其常態，然路政及軍事當局，一方面固以軍運為先，一方面仍極力維持客貨運輸，不使完全停頓，以收安定後方經濟及人心之效，其所持原則及調整事項，約為下列諸端：

- (一) 儘量維持各鐵路必要之聯運通車，直達客車，特別快車，及尋常快車；
- (二) 按照需要酌開區間客車及混合列車，並附掛貨車，疏運商貨；
- (三) 逼近戰區者，在可能及安全之原則下，開駛交通車；
- (四) 若干客車上酌量加掛軍人車或傷兵優待車；
- (五) 隨時加開旅客專車及難民傷兵列車，疏送大批人口及難民傷兵；
- (六) 編組衛生列車，以利救護；
- (七) 加開大批專車，協助政府西移，及

搶運戰區物資，遷移戰區及後方廠礦；

- (八) 儘量維持後方糧食與必需品之運輸；
- (九) 利用軍運列車，回空車輛，疏運商貨；

- (十) 編組專用貨車，運輸出口貨物；
- (十一) 規定煤車列數及運送噸量，救濟都市煤荒。

至各路一般的運輸概況，約如下述：

### (甲) 軍 運

抗戰期中鐵路運輸，以軍運為主，各路均全部動員，由鐵道運輸司令部全權主持辦理，機車車輛，亦歸其集中調度，統籌指揮。在各路分設鐵區司令部，重要車站，各設車站司令部，各路員工，悉在司令部指揮之下，併力共赴，所有機車車輛，事實上已不分路別，互相通軌駛用，並以大部份編為軍用列車，分在各路行駛。其一切措施，當於抗戰結束後，再為文詳記，以告同人。

### (乙) 客 運

各路客運雖在軍事性懷中，迄未停頓，此與安定人心及社會需要，有重大關係。故交通當局深切注意。最近各路旅客列車行駛情形如左：

1. 粵漢鐵路有武昌衡陽間之五六次特別快車，武昌廣州間之廿一、廿二次直達通車，武昌岳陽間之七一、七二次，岳陽長沙間之七三、七四次，長沙衡陽間之七五、七六次，衡陽樂昌間之七七、七八次，樂昌廣州間之七九、八〇次區間混合車，武昌衡陽間之五〇一、五〇二次交通車。均每日開行往返各一次，廣三支錢三水石圍塘間有客車往返各六次，混合車往返一次，佛山石圍塘間有區間車往返各六次，均每日開行。

2. 浙贛鐵路有金華南昌間之一二次特別快車，金華株州間之廿一、廿二次快車，金華蘭谿間之七三、七四、七五、七六次短途區間車，南昌樟樹間之八一、八二次區間車，臨浦金華間之七一、七二次交通車，金華南昌間之九一、九二次混合車，南昌株州間之九三、九四次混合車。均每日開行往返各一次。

3. 粵漢浙贛兩路有長沙南昌間之湘贛直達聯運特別快車，每日往返各一次。

4. 平漢鐵路有鄭縣漢口間之一二次特別快車，廿一、廿二次快車，六一六二、七一七二次混合車，孝感漢口間之六五、六六次混合車。均每日開行往返各一次。

5. 隴海鐵路有開封洛陽間之一、二次特別快車，銅山洛陽間之十一、十二次快車，長安寶雞間之十三、十四次快車，新浦銅山間之七一、七二次混合車，銅山鄭縣間之七三、七四次混合車，鄭縣洛陽間之七五、七六次混合車。

，長安寶雞間之七七、七八次混合車。均每日開行往返各一次。

6. 津浦鐵路有三〇一、三〇二次通車，及交通車，其行駛區間，隨時視前方軍事情形而定。

7. 廣九鐵路有廣州九龍間之十三、十八次直通快車，八、九次直通慢車，廣州深圳間之一、十二次混合車。均每晚開行往返各一次。

8. 南潯鐵路有南昌九江間之七五、七六次混合車，每日開行往返各一次。

### (丙) 貨運

貨運關係民衆需要，調劑金融及鐵路收入，極爲重大。抗戰以來，各路貨運亦迭經維持，不使全停，尤注意於米糧糧食及必需品之運輸。最近概况如下：

1. 粵漢路有貨運專車十二列，往返武昌廣州間，專運進出口貨物。武昌九龍間之直達聯運貨車，每五天對開一列，七一、七二、七三、七四、七五、七六、七七、七八、七九、八〇次區間車，五〇一、五〇二次交通車上，均可運輪少量貨物。此外，隨時指撥軍運列車，或利用軍車，回空疏運商貨，廣三支錢混合車亦附帶貨運。

2. 浙贛、平漢、隴海、津浦各鐵路，除各大混合車或交通車，均可運輪少量貨物外，此外隨時指撥車輛，或軍運列車，或利用軍車回空，疏運商貨。

3. 廣九鐵路除九龍武昌間之直達聯運貨車外。一、十二次混合車亦附掛貨車，英段亦另有混合車附帶貨運。

4. 南潯路貨運不多，現係由七五、七六次混合車附運商貨。

### (丁) 煤運

煤斤爲行車主要材料，亦後方原動力及社會必需之燃料。煤運流暢，與長期抗戰，有直接重大關係。故軍路當局尤爲特別注意，幾與軍運同其重要。大則可分爲路煤與商煤兩項。商煤又可分爲白煤與烟煤兩種；而烟煤較白煤，尤爲重要。以其爲工廠輪船原動力所必需也。除路煤係由各路隨時起運外，商煤一項，自抗戰以來，迭經各路積極輸送，以津浦、隴海、平漢、粵漢、浙贛、膠濟、正太、淮南等路爲最多。對於都市煤荒問題，迭經按照最低需要，先後指定煤車列數及每日運量，趕速救濟。無論路煤商煤，均係由各路儘先指撥車輛，並撥用軍車，或利用回空裝運，軍事運輸當局，協助尤多。

### (戊) 公運

在抗戰時期中，公運亦佔鐵路運輸相當部份。各路担负此項運輸，數不在少。主要者爲國防材料之輸送，政府工廠煤礦之遷移，戰區物資之搶運，鐵路材料之移運與輸入，慰勞物品之分運等等，經行京滬杭、津浦、隴海、平



漢、膠濟、粵漢、浙贛、廣九各路者，爲數較多，經各路與軍事當局之通力合作，在極艱困中，均先後完成其使命，並仍在繼續努力中。

## (己) 聯運

聯運事業，戰前經鐵道當局數年之努力，甫有蒸蒸日上之勢，凡鐵路與輪船、公路、航空、及各路間之互相聯運，無論旅客與貨物，均有長足之進展。全國水陸空之聯路運輸網，已有逐漸完成之趨勢。軍興以來，各路車輛，悉供軍運。互相過軌流用者日多，軍車路籍，不絕於途，對於客貨車之卸接，車輛之週轉，悉失常態，復以商運車輛缺乏，事實上各路聯運，均不能暢通，且運輸及中轉，均費時甚多。此外固定的聯運，則有粵漢浙贛兩路之三五

一·三五二次聯運混合區間車一次，（最近已停駛）。至聯運包裹，則各路尚能勉強維持。在抗戰初期，鐵路當局鑒於香港爲今後國際運輸之唯一途徑，曾與廣九路英段訂定粵漢路與廣九路華英兩段之貨物聯運合約，今祇此尚能完全實行。又粵漢浙贛兩路，現有湘贛直達通車之旅客與包裹聯運，及其他局部的貨物聯運，較之以前全盛時期，誠覺望塵莫及，然自交通鐵道兩部合併以後，鐵路、輪船、公路、航空均同隸一個管轄之下，當局鑒於長期抗戰中各項交通工具聯絡運輸之重要，正在力謀復興，將先由局部的恢復，而底於整個的完成。

上述六節，爲最近鐵路運輸之概況。抗戰

發動以來，鐵路當局極力以軍事需要爲先，而軍事當局亦極能明瞭後方客貨運輸之重要。軍政雙方始終通力合作，鐵道運輸司令部對於各路，尤多協助與指示，以運輸司令部中大半均係鐵路中練達人才，或與鐵路有深切關係者，故能洞悉路情，通力合作。最高領袖宵旰憂勤，猶迭頒手令，整飭各鐵路客貨運輸，各路員工，亦咸能深明抗戰意義，努力職責，前方員工，尤能在炮火之下，不避艱險，担負其神聖工作。凡此情形，瞻望前途，實覺有無限之光明，而使吾人興奮者也。

抗戰以來，已將八月，檢閱各路過去運輸之困苦情形，以及今後之趨勢，對於往後鐵路之運輸能力問題，尙有不能已於言者。粵漢浙贛兩路，爲今後江南交通之縱橫兩大動脈。粵漢路工程時期未了，即轉入營業時期，且進而入於軍事時期。舊有設備未及改良；新成工事亦不遑補充。譬之嬰兒，先天稟賦，原感不足，後天營養，又屬不良，甫能行走，遽令距離，顛仆傾覆，固在意中。年來雖以全力改進運輸，而其能力迄未能大量增進。浙贛路本屬軍營，最初設計，因急於完成，原未顧及國防軍事需要，且係分段先後建築。杭玉玉南兩萍三段，路軌枕木輕重大小不同，橋梁負重各異，株蔴一段，新自粵漢併入，設備制度，又與三段不同，全路一般的設備均極簡單，機客貨車，大小種類尤夥，騰令担負重量軍運，憂乎其難。以地位萬分重要之江南兩大幹線，而其實質

方面之不健全如此，則其運輸之困難，可以想見，以之應付今後東南國防運輸誠不免當目興憂，且該兩路均屬單軌，每日往返行車密度，均有一定限制，此項限制，自不能達到理想上之希望，因在平時運輸客貨，已感能力不足，抗戰以來因軍情變化，路綫日變，向所有各項軍事，資源，旅客，難民，以及後方一切必需貨物之運輸，完全集乘於少數僅存之單軌鐵路，粵浙兩路尤爲後方之尾閘，以有限之運輸能力，而供無窮之繁役，其捉襟見肘，顧此失彼之困難情形，不難想見。各方對於該兩路之責難，誠不一而足；惟平心而論，運輸之不暢，行車密度限制，要爲主因，路綫之時被轟炸，亦爲副因。初非由機車車輛之缺乏而已也。目前粵漢路行車，每日至多九對，浙贛至多七對，凡列車超過此數，非路綫壅塞，即調動困難，蓋以轟炸關係，雖隨炸隨修，終不免延誤行車，以此少數行車能力，應付多數之待運列車，其不蒙延誤滯塞之影響者幾希？

吾人今後當前之要務，厥爲運輸能力之積極增高，管見所及，粵漢浙贛兩路之改進對象，似不妨分別就下列各項，斟酌緩急進行：

1. 增加行車速度；
2. 改進軌道情形；
3. 減少列車及車輛停站時間；
4. 提高列車載重量；
5. 充實調度電話及其他行車設備；
6. 迅速加強調度所效率；



7. 注意列車週轉；
8. 增加機車車輛修理能力；
9. 增加及延長行車岔道；
10. 增加錯車站及存車道；
11. 改善加水加煤設備並減少其時間；
12. 注意機車配備；
13. 改善機車用煤技術；
14. 增加裝卸效率；
15. 調整人事及組織上之不協調；
16. 調整小噸位，及高中低鈎車輛之運轉方法。

右列舉諸端，僅就作者一得之愚，爲當局前籌之籌，既以引起同仁商榷，藉以說明運輸實際困難情形。抑有進者，鐵路運輸，在平時應絕對流通，使無膠滯，譬如人體血液之動靜循環，呼吸之吐故納新，在健康時固已工作繁忙，并非有條，處茲抗戰時間，則如人之染恙沾病，病菌紛乘，爲之醫理者，尤當興奮其心脈，促血液之循環，使其營衛強固，以抗拒外來之侵襲。斯言雖小，可以喻大，進而教之，是所望於內明達君子。(二七·三·二五)

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！

## 全面抗戰中的交通使命

——我人應如何努力以副戰爭之要求——

我們知道現代戰爭，是全國人力物力的戰爭，也就是整個民族的戰爭。所以必須集中所有精神的物質的力量，一致對外，方能求取最後的勝利。同時我們又知道戰爭爆發以後，一切脈絡斷絕，欲求準備，實爲困難。所以一般人認定普法戰爭，普以新興小邦，一戰而敗法，其軍事上之勝利，實已決於未戰之先。因普魯士於戰前，早有準備，尤其對於交通聯絡，佈置得宜，用是力量集中，摧敵致果。因爲所謂總動員，「員」就是「人」和「物」。如何使人人力物力配合起來，發生一種行爲的效果，就要「動」。如何使各種不同的甚至相反的事物物統一起來，組織起來，就要「總」。所以總動員就是以活動的工具配合人力物力在組織的方式下所發生的一種力量。所謂活動的工具，就是運輸，就是交通。

作戰有前方有後方，交通除在前方有了前方的工作，在後方有後方的工作以外，至於前後的聯絡呼應，尤以交通爲主眼。所謂遊擊戰，運動戰，固以破壞敵方的交通線爲能事，但設使本身的消息不靈通，呼應不敏捷，那末不但不能進襲敵人，就是退求掩護，亦不可得。現在歐洲最流行的兵制，所謂「機動師」、「輕快師」，就是充分利用新式交通工具所配備而成的兵力。

式之

交通對於作戰的使命固然重要，而在戰時經濟中所處的地位，尤其重要。因爲戰時農業的耕作，資源的取得，工業的經營（使之標準化、技術化、機器化），財政金融的調整（若防止資本逃脫，增加戰時匯兌所等等），乃至人口的政策，都需要交通的聯絡，爲之酌盈劑虛，調度一切。所以交通及通信的本身方面，如何增加船泊及碼頭，擴張空中交通，敷設戰時鐵路及公路，以及確立有無線電通信網等等，都是交通界當前不可躲避的責任！

現在本部自交鐵兩部合併以後，除路、電、郵、航四政以外，還加上了新興的公路與航空事業，又值此軍事的時期，籌劃因應，實非易易。因爲實施總動員後急需之物資，以及作戰中所不可缺乏的，像：

1. 牲畜；
2. 摩托車；
3. 車輛；
4. 糧秣；
5. 衛生器材等。

都須要交通運輸工具爲之集中，爲之分配。所以我們交通人員，如何認清自身責任之重大而益加奮發，以盡其應盡之使命，實在是全面抗戰中最不可忽視而應加緊努力的問題！

# 抗戰中民用航空

劍

近代戰爭，迥異往古；昔之戰爭，勝負之數，決之於疆場，近代戰爭，相持之局普及於全國，故戰場間之旅進旅出，不足為定局之表現；昔之戰爭，重在勇力，今之戰爭，重在財力，故其戰術以消耗為目的；昔之戰爭其成敗視戰士為轉移，今之戰爭其成敗視全民意志之強弱以為斷，但使全體民衆抗敵之信念尚存，則縱使前方將士盡行覆亡，而繼起殺敵者，必且源源而來，不可或止。是故今之戰術，每利用間諜以施其離間，利用無線電之廣播，以擾亂人心，利用飛機之轟炸後方城市，以實施其恐怖政策，凡此數者，無一不在摧殘對方民衆之意志，對方民衆之意志動搖，而後全局之勝負乃判。對抗之策略，不外二端，曰鞏固全民意志，曰培植經濟能力。全民意志堅強，經濟狀況穩定，而後抗戰前途，乃可樂觀。

凡百交通，莫不有利於抗戰，而今獨以航空稱者，以其費用輕，舉辦易，往來速，而傳遞消息尤便。但有飛機，有機場，有員工，有無線電之設備，則航線便可實現，既無開山築路之煩，又非曠日持久之舉，其為用至適於目下吾國之國情。吾國幅員廣袤，交通梗塞，抗戰計劃既未及於事先有周詳之準備，邊遠之區，消息隔閡，遂易中敵人奸計。傳康藏之間，日人處心積慮以王道思想，鼓惑土民；又俾漳

廈之交，有若干台民從事反宣傳之工作。但使有航空交通之便利，則機謀易露，滋蔓為難。戰場之間，旅進旅出，本無關乎大局，愚民無知，往往相驚，每致自摧銳氣，墮敗意志。既有航空交通之設備，則必能隨時供給正確之消息，不至為敵人所搖惑。吾國舊有省界之觀念，迄今尚在，敵人每易利用奸宄之徒，乘隙而入，施其離間，俾各省互致猜疑，冀造成魚爛之勢。但有航空之交通，則各地人士，往來便利，必可消弭省界觀念於無形，而成就全民抗戰之基礎。

至若培植戰時經濟之能力，鐵路水路與公路之運輸，似較航空為有效，然水路運輸之緩，已盡人皆知，而鐵路與公路之建築，能緩而不能急，若能先有航空交通，則直接間接間亦必可便利鐵路公路之敷設。尚有進者，開發一地，首重交通，交通既便，則其地必可逐漸繁榮，地區繁榮，而後人民乃漸有生產之機緣，國富亦有積極之增進，而培植經濟能力與乎維繫人心，至是乃聯為一體。

抗戰期中民用航空之重要，已如上述，其應行準備之步驟則如下：

- 添設航線，遠不足以達全國航空網之目的。茲斟酌緩急，則應行即設之航線，有如下列：
- (甲)成都至蘭州，以接連俄屬之邊境；
- (乙)重慶至緬甸之薩的雅，自此可經鐵路，以達於吉大港，或自此循鐵路經倫亨以達於加爾各答，皆通於孟加拉灣；
- (丙)昆明至緬甸之密之那，經鐵路以達於仰光。

目下蘭州香港沿線之地點，在在有遭受敵人攻擊之虞。外間甚且有敵人欲以暴力施諸香港之傳說，無論其實之真相如何，凡欲臨危而不懼，必先有備而無患。假定敵人攻擊西安，則漢口蘭州之趨勢必中斷；假定日艦炮轟香港，則吾國出口之途徑堪虞。為預籌彌補缺陷計，宜趕設上述三線，不特保持出口之門戶，且足以維持中歐國際之交通。

敷設之時，首須有全盤之計劃，而機材問題，尤須有充分之考慮。目下飛機入口，極感困難，且緩不濟急，是宜利用廢棄之軍機，或運設法購置之於隣國。此項新線，儘可委託中航歐亞代為經營，由政府給以資金，予以援助。

籌辦航空，須有專門人才。目下歐亞中航兩公司，皆尚借重於德美之人才，然外人志在牟利，宗旨不同，行動自異，且在戰事期間，使用外籍機師以飛行各地，於國防亦不無可虞，故在可能範圍內，宜盡力訓練華員，以備應用。同時航空人員，異乎一般人，必須訓練有素，方能克盡其宜。但訓練必須相當時日，決非一蹴可幾。關於此點，甚盼當局能未雨綢繆，趕為準備之也。

## 部務紀要

### ▲▲新訂請示公務辦法

本部為謀各司廳局處請示公務及呈核稿件便利起見，特訂定辦法一種，通飭施行。茲將該項辦法刊錄如下：

一、人事財務兩司及會計處之公務，逕向部長請示，其一切文電稿件，呈部長核閱後，再由秘書廳送請次長簽章。部長公出時，送請次長核閱，由秘書廳摘錄重要事由，留備部長接洽。

二、總務電政兩司，參事廳，航政司之航空部份，郵政總局，及交通隊警總局公務，逕向彭次長請示。其稿件先呈彭次長核判，彭次長公出，呈盧次長核閱。

三、路政材料兩司，技術廳，航政司之水運部份，及公路總管理處公務，逕向盧次長請示。其稿件先呈盧次長核判，盧次長公出，呈彭次長核閱。

四、次長批閱文電及核判之稿件，秘書廳審為重要事項，須呈部長核閱，或由各司廳處局在稿件上註明必須呈部長核閱者，應提出呈閱。其例行事件，仍由部長辦公室加

章後，分發承辦部分。  
五、各部分緊急文電稿件，應隨到隨辦，辦畢提前呈閱，以免延誤。

### ▲▲改訂繕發文電手續

查本部文電稿件，舊例於呈判後，仍須發還主稿部分，再由主稿部分，登簿送機要科及文書科分別譯繕，傳遞需時。現本部各部分多散處各地，輾轉遞送，耗時尤多。茲為因地制宜減省手續起見，業經改訂辦法，凡呈判稿件，如內容辦法，並無變更，僅有文字上之修正者，應由秘書廳於奉判後，分別明密文電，逕交文書科及機要科繕校譯發，俟發出後，再由繕發部分將原稿分別送回原主稿部分閱洽，轉送機要科或掌卷股歸檔，以期簡捷云。

### ▲▲職員請給病假手續

本部前奉行政院令，轉奉國民政府訓令，以抗戰期間，各級人員，均應加緊工作，以赴機宜，不得借婚喪及其他事故，請求辭職調職。至患重病者，非至不堪任職，經醫師證明屬實者，並不得請假，等因；曾由部通飭一體遵照。茲聞人事司方面，又奉諭通知各司廳處局，凡本部職員如患有重病，不堪任職，請假一日或一日以上，應檢同醫師證明書，請由主管長官送人事司，轉呈核准，以資整飭云。

### ▲▲出差支給差費辦法

本部職員奉派出差，其支給差費，除在一個月以內差竣者，按照國內出差旅費規則辦理外，其在一個月以上者，向無規定，殊欠標準。茲經訂定「本部職員出差支給差費暫行辦法」一種，通飭各司廳處局一體遵照，於三月一日起開始施行。茲將該項暫行辦法刊錄如下：

一、凡本部職員奉派出差，支給差費，均須依照本辦法辦理。

二、凡本部職員奉派出差，及差畢回部，均須向人事司登記。

三、職員奉派出差，在一個月以內差竣者，按照國內出差旅費規則辦理。

四、職員奉派出差，或長駐某地，或長川來往某地，辦理某項事務，在一個月以上三個月以內者，得給予固定差費，免予編造旅費計算書表。但原經 部長特准者，不在此限。

五、凡奉准按月支給固定差費之職員，其來回程途舟車費，照國內出差旅費規則辦理。來回程途以離部赴差及差竣回部各一次為限，但不再支給其他旅費。

六、固定差費數額，比照國內出差旅費規則，膳宿雜費每月總數三分之一為最高限度，按月支給。其未奉指定較少數額者，照最高額支給。

簡任 每月固定差費最高額 一百二十元

薦任 八十元

委任 六十元

雇員 四十元

僱工及隨從 二十元

七、支給固定差費之職員，在差次請假者，除病假外，其假期內固定差費，應停止支給。其出差任務，另派人代理者，其代理期間之差費，應由代理人支領。如代理人原支有固定差費者，其原支數目，較應支代理固定差費為多或相等者，不得再領代理固定差費。其數目較少者，原支差費在代理期間停止支給。

八、支給固定差費職員，如復有其他任務奉派差赴他處者，其差費得依照國內出差旅費規則報銷。惟其在差赴他處期間之原支固定差費，停止支給。其差赴他處在一個月以上者，則依照本辦法第四條之規定辦理之。

九、職員派赴他處受調或派其他機關任務，受有膳宿供給或給予津貼者，不得支給固定差費。

十、職員出差三個月期滿，其任務仍未終了者，由人事司簽奉 部次長核准，得繼續支給固定差費。仍以三個月為限。

十一、職員出差在一個月以上，並應支固定差費者，未及整月即行差竣回部，其差費應依國內出差旅費規則按日計算。

十二、職員經其他機關或本部附屬機關借調，奉部長特准，支給固定差費者，均照本辦法規定辦理。但三個月後尚未回部者，本部不再支給固定差費。

十三、凡職員奉派出差，得預支差費，其數額不得超過規定固定差費一個月。

十四、本辦法經人事司呈請 部次長核准後，自二十七年三月一日起施行。

### ▲南昌交通界首次會議

查本部為謀同一地點之各交通機關，密切聯繫，遇事商洽起見，曾通飭各部屬機關，舉行聯席會議。其詳細辦法，已誌本刊第一期。茲悉南昌各交通機關，於三月十二日，依照辦法規定，舉行首次會議。略情如下：

#### 出席機關

江西電政管理局局長鄧榮惠君，浙贛滬杭甬杭錢區司令陸福廷君，郵政管理局局長曾玉堉君（吳祖榮君代），建設廳科長郭德承君，技正茅家玉君，公路處處長譚炳訓君，及周金台君，鍾湘青君等十餘人。

#### 會談情形

席間對浙贛路沿綫各大站應路電話應如何與部辦電話電報聯接問題，交換意見，討論極詳，並定於三月十六日舉行第二次聯席會談云。

### ▲湘贛開行直達聯運快車

粵漢路局為便利湘贛兩省商旅，往來長沙南昌起見，業經商同浙贛路局，開行湘贛直達聯運特別快車，已於二月二十三日實行，掛有頭二三等臥車。長沙每日二十點開行，翌日十六點到達南昌。南昌十八點開行，翌日十四點到達長沙。該項特別快車並仿照以前滬甯通車及粵漢路五六次特別快車辦法，無論何人，均須照章購票，任何免票及軍用執照免費乘車證減價證等，概不適用。業由本部呈請軍事委員會及行政院通令軍政各機關，一體遵照云。

### ▲部屬各機關春令防疫

時屆春令，疫病最易流行。本部為預防起見，特規定本部直轄各機關員工及家屬春令防疫辦法三條如左：

(一)各機關員工及家屬，均應接種牛痘，及注射霍亂傷寒腦膜炎等預防疫苗，以資防衛。

(二)各機關如無自設醫院及診療所者，得由各鐵路醫務機關代辦，或商請地方衛生機關辦理之，費用由各機關自理，不得向員工等收取。

(三)各機關事後應將接種及注射人數，(內分職員，工警，家屬三項)呈部備核。



### 三言兩語

編者

我們知道智識是精神的糧食，所以人們生有一天，就得求知一天。人而沒有智識的營養，那末精神無所寄托，就和一個軀殼無異。

以有限的時間，求無窮的智識，當然是是一件難事；何況現在陸續出版的中西書籍，何止千萬？我們讀書，不但務博，更貴乎精。所以讀書需要組織，需要合作，藉以彼此交換，相互切磋，尤為當然必要之事。

在這裏希望本部的同人，本以下方針，發起一個讀書會，集合同志，來一個擴大的有系統的讀書運動！

- 一、有計劃的商定讀書書目；
- 二、有層次的研究讀書方法；
- 三、有條理的製作讀書摘記；
- 四、有組織的交換讀書心得。

因為有了書目，可以確定讀書的對象；有了方法，可以增進讀書的興趣；摘記的作用，在於以簡馭繁；而心得的交換，尤為集思廣益所必不可少。

### 看橋伏孟繼貴君的殉職

經過

載平

——武漢日報的詳細紀載——

這次抗戰中，我交通員工盡職殉難的，為數固然不少；但求一地位低微智識淺薄，像看橋伏的，能體會自己責任的所在，而臨危不避，捨生取義，却真是不可多得。因此我粵漢路同人孟繼貴君的殉職經過，更值得我們欽佩！

下面是武漢日報一位記者的詳細紀載：

「去年十一月十八日，敵機一隊，飛粵漢路漢口橋轟炸，投彈甚多。斯時適有滿載重要貨物之火車一列，由南向北開行，即將被敵機發覺。當時漢口橋看橋伏孟繼貴，在此千鈞一髮之俄頃間，奮不顧身，手執紅旗，矗立橋頭，搖揮不止，指示列車令其退回安全地帶。此時空中有若干敵機，在其頭上盤旋，四圍有若干炸彈，在其身旁爆炸，而孟君皆罔無顧忌，直至此列車接受其指示退回，始行停止。結果，列車得以安全脫險，但孟君却因此被敵機投下之炸彈，炸傷右額與腿部。迨敵機去後，始經救護隊抬送醫院醫治。卒因受傷過重，於本年一月二十五日在院身故。」

自去年九月以來，粵漢路全綫均受敵機的空襲，而尤以廣州英德曲江衡陽長沙為甚。廣州樂昌一段，幾至無日不受敵機的轟炸。總計

自去年九月起，截至本年二月底止，粵漢路被敵機轟炸共一百七十一次，共計投下炸彈在一千九百九十四枚以上。平均計算起來，在這六個月裏面，每天遭敵機轟炸一次，全路每一公里被敵機投下二枚。人員方面的損失，除極少數的不幸旅客以外，在路員工隊警被炸斃十七人，炸傷二十五人，平均約八十五彈可炸死一人，五十八彈可炸傷一人。本人所紀的孟君，就是被敵人費了八十五個炸彈所犧牲的一個。

孟君的殉職經過，真是可歌可泣，使我們交通員工更激發抗戰的情緒。孟君係河南省南陽縣人，年三十一歲。前在粵漢路湘鄂段服務，為人靜默寡言，處事待人，極為誠摯。生平無不良嗜好，日惟孳孳於工作，故有「模範工人」之稱。二十五年五月，調充漢口看橋夫。孟君上有老父，兄一弟二，姊三妹四，因家負甚重，故本人尚未結婚。此次盡職殉難，無論識與不識，無不同聲悲悼也！

### 編印公報

本部為刊載公務消息以供參閱起見，擬編印公報，酌量材料情形，隨時彙編發刊。凡各司廳局處如有應登公報文件，可隨時擇要檢送總務司，俾便辦理。又該項公報將來併與本刊一同發行，並希注意為荷。



## 湘潭在回憶中

區·時·

湘潭居於三湘的中心，自昔為西南交通水陸運輸的重鎮，湘黔路工程局即設於此，筆者在去年十一月下旬，隨了鐵道部二次赴潭工作人員到了那裏，光陰如箭，不知不覺住了兩個多月，本月初回漢服務，住在那裏，厭惡了湘潭，回來以後，我又留戀着湘潭。

縣城距長沙約九十里，我們在易家灣下車前往。易家灣是長潭間的中心，車行二十餘分鐘，便到了該處汽車車站，雇舟渡江，下榻旅舍，因為我們的行李遲到，在旅舍接連住了五天，從此我認識了湘潭的旅館生活。他們大都是和酒菜館混合的，住在那裏，吃在那裏，如不住宿只是宴會，亦可開個房間。此地禁例不嚴，任何餘興，到處皆有。街市沿着湘江，蜿蜒十餘里，熱鬧市場，集中城外，黨政機關，則在城內，故城內城外，宛然劃分為政治區和商業區，市面上很多當地公私機關發行的輔幣，種類極多，真是一個怪現象。

居民性情坦率，樸實耐勞。一般商家，異常殷實，許多住宅，每稱某姓大廈，市上以檳榔店和糟坊酒肆為最多，幾佔全商家十份之五。因為此地潮濕，再加醋酒，所以檳榔成了普遍的衛生食品。此外，水菓如橘子、涼薯，菜

蔬如冬筍、菜菔，都大量生產着，價廉而物美。臘味如臘魚、臘肉，點心如腦髓捲、冰糖蓮子，尤屬獨有特產。初到此地者，莫不以爭先一嘗為快。又居民信奉道教彌篤，街頭巷尾，隨處有平教菜，道士某的招牌，還有五顯殿，朗公廟等，標榜着「英靈顯赫」、「威鎮四方」或是「有求必應」、「心誠則靈」等字樣。住戶門前，大都貼着「天地位焉」、「姜太公在此」的精神保鏢，門聯差不多家家有，盡是吉祥的話，有一家飯館，寫着「一人巧作千人食，五味能調百味和」的聯語，簡直又有些廣告意味了。

抗戰以來，戰區的難民，前線的傷兵，以及軍政機關的動員，湘潭也是一個比較安全的後方，遷移至此者，不在少數。所以人口一天增加一天，市面也一天繁榮一天，日用貨物，因為供過於求的緣故，也漲起價來，最使我重有感者，要算是洋車夫，他們從不兜攬生意，一定要乘客先開口，說到那裏，講好價錢，方才懶洋洋地把車輛放好，讓客上好坐。拖起來一步一步慢慢兒踱去，亦步亦趨，好整以暇，在下雨時，一手拉車，一手撐傘，腳上還拖着拖鞋式的高跟雨靴，安步而行，格外從容，我在那裏兩個多月，倒有一個半月是陰雨的。這種滋味，嘗得十足。據說：這個時期，適逢雨季，現在剛要轉好，偏偏我又離開了她的懷抱，怎麼不會留戀着他呢？真的，碧乳色的湘江，坦白爽直的湘中健兒，都使人樂意接觸。至於甜酒臘肉，白菜，豆腐，尤其是芳留齒齶，適

口充腸，比了都會裏的肥膩厚味，不知要好上多少倍啊！

### 介紹一本可讀的書

△·克·著「中國之土地利用」

最近金陵大學教授巴克博士(Dr. John

Lossing Buck)著「中國之土地利用」

(Land utilization in China)一書，調查

資料，極為詳實。其對改進中國農業之建設，均有下列具體之意見，頗堪一讀。

1. 建造儲水池，以防水災；
2. 灌溉及抽水；
3. 防止浸蝕；
4. 保衛森林及擴充造林；
5. 耕者有其田；
6. 創設特殊設計區，實施統一改進計劃；
7. 設立實驗場與農業學校於主要農業區；
8. 改良農業技術，如耕作飼畜及施肥等；
9. 採行疏散農業制度；
10. 成立農場信用制度；
11. 設立農產品等級品評定委員會；
12. 制定農業法與純種法；
13. 成立農業合作制度；
14. 特定區域作收穫報告；
15. 發展公路與鐵路；
16. 制定農場經營計劃。



# 同人消息

▲本部盧常務次長，因公於三月十七日飛港轉粵，上月二十五日返漢。

▲本路政司司長蔭福均君，前於南寧，視察路政，履車受傷，曾誌上期本刊。茲悉蔭君業已傷癒出院，於上月二十四日回抵漢口。查蔭君遇險，頭部受傷，流血甚多，終以吉人天相，安然康復，同人無不為之慶幸。

▲本部財務司司長張競立君，前因公赴滬，茲以事畢於上月二十五日由滬抵港，三十日飛漢。又秘書高大經君前因事赴滬業已回漢。

▲本部技正兼材料司幫辦李法端君，為督運材料事宜，於上月中旬前往衡陽，籌劃一切。又技正茅以昇君留駐湘潭，辦理公務。茲因事於三月二十七日來漢，勾留三日即返。

▲粵漢浙贛二路，為改進煤運問題，特於三月十一日在株州開會籌商。除粵漢路局由副局長錢宗淵君，浙贛路局由副局長金士宜君出席外，本部由科長汪菊潛君前往參加。事畢分別言返。

▲西北公路特派員陳體誠君，為明瞭各路工程運輸進行情況，於三月廿三日出發巡視蘭州經隴西，甘谷，天水至徽縣新工並查勘西蘭

西漢，大馬，關秦各路改善與路面工程暨各路運輸情形預計本月十八日可返抵蘭州。

▲西南公路運輸管理局局長薛次辛君前因公赴

港，事畢於上月二十二日飛回長沙。不料飛機臨時因事中途未在長沙降落，因此乘風相送，飛抵武漢。勾留一日，然後乘車返湘。說者謂薛君與武漢實有分外之緣云。

▲湘桂路警務科科長李亞雄君，因公於上月二十六日抵漢，又材料科科長毛承瀾君於上月二十八日由漢往湘赴任。

▲本部專員兼武漢儲轉所主任張運修君，奉派赴浙贛路督運材料事務，於上月中旬由漢起程。事務員田玉芳君同行。

▲本部材料司因往來公務電報增繁，特呈准調湖北電政管理局報務員張壽彭君，襄助工作。聞張君已於日前到司服務云。

▲本部科員李澤民君，前呈准赴英國留學，茲於二月四日由馬賽動身返國，於三月中旬抵漢，回部服務。

▲近來隴海路陝潼一帶，因臨近黃河敵人隔河砲擊，列車經行，極感危險。惟飛機服務人員，仍各照常工作，態度至為鎮靜，精神尤見奮發云。

▲三月六日上午十時，敵機飛浙贛路義島站轟炸，適交通車到站，調車夫周樹榮君，肩部炸傷，並傷亡旅客各一人，其餘幸無損失。

▲三月二十七日下午二時三十分，敵機四十七架，來襲武漢，在徐家棚粵漢路機廠，材料廠，及新村員工住宅，投彈十餘枚，所有房屋、材料、車輛等，均略有損失。當時粵漢路專員程樹仁君，適在材料廠辦公。程君體

力過人，素有胆大包天之稱。故每逢空襲警報，輒神態自若，照常工作。此次因敵機來數甚多，空中作聲極大。程君偶為好奇心所驅使，步出房外，擬作探視，不料甫出門口，背後轟然一聲，廠房恰中敵彈，辦公室俱遭炸毀，而程君本人距彈落處，尚不過五十尺，幸稱無恙。此次程君於無意中化險為夷，可算死中逃生。同人無不以「大難不死，必有後福」相賀云！

▲交通隊警總局平漢鐵路警察署那郎第五分段段長許德懋君，此次在前方戰地服務，備極辛勞。自新鄉淪陷後，集合所部，來漢訓練。抵漢後，以積勞過甚，於三月十二日在平漢醫院病故。同人聞訊，莫不為之悲悼云！

▲平漢鐵路員工抗敵後援會宣傳工作團，自上月二十九日起迄本月二日止，假座該局車務處禮堂，舉行流動宣傳隊擴大抗敵宣傳，表演游藝，極為動人。

▲山西電政管理局所轄汾陽處主任成昌保君，前因三晉局勢變遷，隨軍後撤，杳無消息，同人至為系念。茲據電告成君已於上月十二日隻身脫險，日前安抵府施云。

▲上月隴海路潼關一帶，形勢緊張，所有留駐該地報話人員不得不暫時後撤。茲因戰局好轉，除由部飭高學初張義二員返潼局工作，並由陝管局加派華嶽廟報務員李秉鏡等前往服務云。