

抗戰與交通

（第八十一期）半月刊（本專供各機關同人閱讀）

實行戰鬥生活

抗戰至今日，已有五個年頭的歷史，我人之努力，是否已達到戰時理想崇高要求？這問題祇要一估量各方面所表現出來的，還是十之八九說不確當，因循，敷衍應付的老毛病上，就被否決了。上述種種缺陷，如果再不設法以短時間超精神的努力來填補，試問將何以而與友邦並肩作戰，擊潰敵人，內而自力更生，加速建設，以爭存於世界？

過去的努力不夠，過去的進步太緩，一切政治經濟社會的進步，配合不上日趨有利的抗戰局勢，一般公務人員的刻苦犧牲精神，也趕不上前綫浴血殺敵的健兒，並且還常不免發現失職瀆職，或其他的不正當行爲。我人於此，實應由反省而深感慚汗，由慚汗而知所奮勉。奮勉之道，雖然因人而殊，因事而異，但有一個大前提必須人人遵守，人人實行，就是大家要咬緊牙關，共過戰鬥生活。所謂戰鬥生活，並不是一個空洞的名詞，而是一種人人應該可以想得到可以做得到的事實，更不是指一定要上前綫，進戰壕，纔算名符其實。

戰鬥生活的特質，可以用「緊張，熱烈，忍耐，犧牲」八個字作爲說明，能够緊張，工作自然嚴肅，行動自然迅速；能够熱烈，精神自然飽滿，力量自然充沛；能够忍耐，意志自然堅毅，生活自然刻苦；能够犧牲，名利自然淡泊，安危自然不計。有了這種精神，自然會公而忘私，

本期要目

交通事業推行工作競賽之展望
披荆斬棘中之郵政
怎樣管理全國鐵路業務

正在改善的西南公路

電信人才之及時儲備
關於四五等局局長主任

戰時增進工作效能之我見
學而時習之不亦悅乎
詩六首

公權 郭心慈 金士宜 康毅初 張有彬 榮光 田敏之 黃格非 敏甫

國而忘家，大而忘我。此乃現代進步國家的國民所必具備的精神，人人抱定這種精神，纔能在平時作戰時的準備，在戰時作平時的工作，一遇橫逆當前，即能視若無覓，行所無事地安然應付。

部座在下次國民大會裏調示我們，今後我們的處境，困苦日增，惟有傳言困苦，始能克服困苦，並諄諄以各人應絕對維持精神紀律相期焉。換言之，即我人必須咬緊牙關，建立起一種共同的信念，即共過時代所賦予我們而決不容任何一人可以倖免的戰鬥生活，使表現於一切事業上的力量，都能達到戰時理想的崇高要求，纔算對得住自己，對得住國家。



交通事業推行工作競賽之展望

公
權

交通從業人員以下級人數較多，服務區域，又普遍全國，希望一致努力推行各種工作競賽的辦法，以競賽的效
果，來表明交通界同人已向精神總動員的目標邁進。

三月十七日為國民精神總動員會舉行工作競賽宣傳週作

工作競賽應用於現代建設，以蘇聯為最早，蘇聯二次五年計劃的成功，得力於工作競賽的效
果很大。吾國抗戰建國，同時並進，抗戰的軍事
勝利，已經在望，建國的計日程功，尙待國人繼
續不斷的努力。建國工作，千頭萬緒，而以建設
交通，發展交通為最關重要，抗戰初期，交通為
配合軍事需要，一切以軍事為前提，因之，對於
社會民衆需要，無法爭籌並顧，不過交通為公用
事業，必須隨時隨地，力謀社會民衆的便利，方
能盡交通應盡的責任。欲達到此目的，必須充分
提高交通從業人員服務的精神和興趣，欲提高交
通從業人員服務的精神和興趣，必須利用人人爭
強好勝的心理，實行工作競賽，我以為工作競賽
為促進一切經濟建設最好的辦法，而在交通事業
方面，值茲全國厲行精神總動員的時候，尤有確
切推行的價值和必要。因為：

第一、交通為專門事業，固以科學技術為基
礎，但一切實際的運用，仍全賴乎人。交通工作

人員以下級人數為最多，約佔全體百分之七十
以上。此種工作，大都平淡無奇，如郵政電信業
務，祇須按步就班，不必特殊表演，尤以人事制
度較有基礎的事業，各人均能依照章則，積勞累
進，於是無形中難免養成不求有功，但求無過的
心理，苟且偷安，不求進步，但際此抗戰時期，
交通工作，關係何等重大，如何力求人盡其才，
物盡其用，乃推行工作競賽又一目標。

第二、交通工作人員因中下級人數較多，故
待遇亦較一般為差，尤以交通屬國營事業，一面
須顧全民衆負擔，一面又須力求自給，因之員工
待遇，無法隨時改善。但交通設施與社會福利，
關係過切，人人努力盡職，尙虞服務難周，倘有
玩忽職務，勢必流弊百出，但求求人安心工作
，必須使其生活安定，方不致異思遷，因之實
施工作競賽，又為解決此項困難的必要之舉了。

因為工作競賽的結果，一面足以增加工作效能，
藉以增加事業收入，一面足以訂獎懲標準，以

為切實改善生活的公平依據，因為戰時物價的上
漲，乃戰時一般國家應有的現象，公務人員決不
能依物價高漲的程度，比例加增其待遇，今後的
趨勢，唯有誰多做工作，誰多得報酬，誰少做工
作，誰就少得享受。尤以國營的交通事業，其盛
衰興替，全以交通從業人員本身努力的程度以為
斷，能本身努力，事業就有希望，事業有希望，
本身生活的改善，又當為自然的結果。這唯有盡
力推行工作競賽，方能達到我們理想的目的。

交通事業分為二大部份，一為建設新工，一
為維持設施。建設新工方面，我們在五年之中，
造了不少的鐵路、公路、和通信設備，這許多新
工，雖沒有完全應用工作競賽的方法，但大都因
為迫於需要，限期完成，所以同時也規定了很多
獎勵的辦法，現在回想起來，多少都含有工作競
賽的意義和精神。譬如說：湘桂鐵路之建築，在
廣西境內徵集民工達六十二萬人，當時對於民工
服役的時期，和工作代價，都規定一律的標準，

擬寫各工段和各民工作考成的依據，實亦具有工作競賽的標準。其後湘桂鐵路適築自桂林至柳州一段，原定二十八年年底完成，適當南甯和粵北軍事同時吃緊，爲軍運關係必須提早於十二月十五日以前完成，因臨時規定趕工獎勵辦法，限定各工段完工期限，尚能提前完成，由部核給獎勵，結果，得以如期提早通車，這也可以說是工作競賽進行於建設新方面的一些成就。此外本局於二十九年爲趕築樂西公路，當時中央正在積極提倡工作競賽，因即採取工作競賽的原理原則，先訂定「建築樂西公路趕工期間各級工作人員獎勵暫行辦法」，限定各工段的完成日期，並由交通部製定「樂西公路競賽獎勵通則」。就各工務分段及區隊各支隊各公司，分爲難工與普通工，民工與夷工，舉行競賽，樂西公路的得於一年內趕工打通，得力於推行工作競賽之處很多。這是關於建設新工方面。至於維持設施方面，以往因配合軍事需要，一切祇能遇事應付，故於工作競賽，難以經常嚴格實施，不過有時因事實需要，在應急措置下，無形中也兼有了工作競賽的意義，像粵漢路的狂遭敵機轟炸破壞，經臨時規定修復限期，隨時隨修，行車未受重大障礙，臨海鐵路滬甯車站，雖在敵炮猛烈轟擊之下，仍能由司機冒險開關，照常通車，其他也規定了許多工作標準和獎勵辦法，但嚴格言之，還缺少工作競賽有系統的經常具體規定。交通設施方面，嚴格推行的工作競賽，可算自郵政汽車開始，郵政汽車於實行工作競賽以前，先規定了汽車分段行駛

辦法，確立汽車競賽單位，一面決定四種競賽項目：(一)準確班期；(二)節省油料；(三)節省零件；(四)行程安全。規定標準，厲行獎勵，施行不過年餘，頗收實效。例如：

(一)準確班期之競賽 二十九年全國參加此項競賽之汽車，共行駛七千三百九十七次，準確者達七千一百七十五次，準確百分率達百分之九十七。換言之，每一百次車中，有九十七次準確，較之未實施競賽前，每一百次車中，不過有四十四次準確之成績，當然進步很多。

(二)節省油料之競賽 未實施競賽前，每加侖汽油行駛不過十五公里，實行競賽後，至二十九年年底，已超過十九公里，其中最高紀錄且達二十六公里。

(三)節省零件之競賽 此項競賽，尚限於鋼板一種，據二十九年之統計，每月行程在三千公里以上，並未折斷鋼板之汽車，約佔行車總數百分之十以上，平均約行七百公里，折斷鋼板一片。

(四)行程安全之競賽 二十九年歷行車里程達三萬公里以上者，共有司機三十三名，其中二十二名並未肇禍一次。

以上所述郵政汽車試辦工作競賽的情形，並不是說已經有了多少的成就，不過由此可以證明交通部門的各項業務，都有推行工作競賽的價值和可能。因爲工作競賽在吾國還是事屬初創，推行時不免有畏難的心理，此次經郵政汽車試辦的結果，使交通部門推行工作競賽，增加了堅強了信念。現在電報方面，已經自二月份起，先在重

慶區就總辦鑽孔、打字、送報三種項目實行競賽，據二月份競賽結果，以總辦鑽孔而論，在未經賽前，每人每小時平均不過打鑽一千字，實行競賽後，最高紀錄每小時達一千三百三十七字，約增工作效率三分之一以上。換言之，假使工作人的效能，能依照競賽標準，充分發揮，那麼三個人的工作，就可以超過原來四個人的效率。同時由於競賽的緣故，又及生了一個新的現象，就是以往在沒有實行競賽以前，大家在報房裏，就是工作，而成績關係，一反從前常態，都去找報來打家戰爭，而不關心工作，自從競賽以後，因爲大家都不報怨到後再開始工作，以往同事請假，大家都不很願意，現在有同事請假，大家便很高興，因爲可以增加自己工作的數量，重慶區舉辦了更高的成績。這是電報方面不過在重慶區舉辦了第一個月所實際體驗的結果。想今後逐步做去，當有不間的進步。

不過吾以爲交通各部門，無論鐵路、公路、電信、航空、水運、郵政，不分新的建設，或是舊的設施，人人都可競賽，事事都可競賽。譬如說鐵路行車，誰行車最準率，最安全，誰用油用煤最省，就可訂目標準加以競賽。公路養路誰保養得最爲得法，也可就其與班間，段與段間，區與區間，路與路間，實行競賽。航空方面，不妨就節省器材或飛行安全等各種辦法，舉辦競賽。水運也好實行競賽，無論爲修復破損了的舊輪，或是從新建築的船舶，都可以規定應行完工的標準，試行競賽。郵運競賽的機會更多，誰運得最快，損失最小，標準所在，競賽隨之。

(下接第二頁)



披荆斬棘中之郵政

鄭心樞

——戰後郵政掙扎維持史之一頁——

郵政之職務，一方面爲遞送郵件，務使送信者之函件，迅速達於收件者之手；一方面爲匯兌。此項業務，現由郵匯局主持之。

遞送郵件，事固簡易，然以數量之多，投遞範圍之廣，非有良好嚴密之組織，不易達其目的。一若款宴賓客，設席以百計，則其佈置週旋，非有精密之籌劃，不能應付也。

郵政之目標凡三，而求達到其目標，必須具備多方面之條件。其目標爲：

(一)局所須求其普通局所普通，則投遞便利，郵網佈及全國，通訊方能迅速，局所普通後，尚須有嚴密之組織，蓋郵政爲具有一致性之事業，如各局各自爲政，則不特不能聯絡，且將異常混亂。

(二)有普通之機構與嚴密之組織，尚須有充份之人員以運用之，現在全國服務郵政者有三萬八千餘人，他日郵政發展，所需人員，更不止此數，而對於如許人員如何分配其工作，如何訂定良好之人事制度，亦爲郵政局此較重要之事。

(三)有充份之人員及普通之局所後，更須有全國之交通路線及交通工具，如無便利之路綫

及交通工具，則仍不能達到迅速便利之目的。

此外辦郵政須有郵政之供應物品，如郵票，郵袋等，必須有充分之供給，始能供各處之需要，又爲使郵政充分發展，並須有相當之收入。故郵政欲達到安全便利及迅速之目標，必須

有普通之機構，完備之組織，充實之人員，良好之人事制度，便利之交通路線及交通工具，供應材料供給之便利，以及相當充份之收入。

但於抗戰之中郵政，於此數者均受嚴重之影響，茲願不憚煩將過去掙扎維持之經過一述之：

戰爭發生後，郵政機構受影響正大，前方工作人員，活動於炮火彈雨之下，其辛勞固不待言，至於一地方陷落後，該地郵票用罄，無處具領。其他如河南、河北、廣東、江西等處，聯絡系統，均受其破壞，爲應付此項破碎之局面，吾人

乃將未淪陷及已陷區之領導機構劃分，如浙江有金華、麗水二處，河南有開封、洛陽二處，廣東有廣州及曲江二處。所尤困難者，在西北西南數省，過去以業務比較發達，人員之數額亦僅能應付當時之需要，如漸次發達，則漸次補充，不致感覺若何困難。但自政府西遷，郵政需要突

然增加，爲適應其需要，西南西北增加之局所有七千餘所，人員增加一萬一千餘人，郵政人員現在待遇並不優良，如何在此情形下考取如許人員，加以訓練，而使其努力服務，實非易易。

關於人事之第二問題，即今日突然增加一萬餘人，在戰時正爲一困難之事，但戰後之處理，更屬不易。蓋人員如逐漸增加，則郵務員、郵務生、郵務佐等均有一定之比例，升調訓練，均較容易，但今日突然增加一萬餘人，不特人事制度受其影響，而將來之處理更爲困難。

至於交通路線受戰事之影響，爲一盡人皆知之事實。自八一三戰事發生後，京滬路即告停止，道撤退至漢口時，漢口下流郵路又告斷絕，廣東失守，粵漢路又不能充分利用，浙贛旋又折軌，滇越又告斷絕。種種情形之應付，困難萬分。

郵政爲一有規律性之業務，故其行走之路線，決不能時斷時續，而路線之開闢，頗費研究。現香港、澳門路線已斷，而仰光船隻又少，且該線能維持若干時日，亦難逆料。交通路線之困難，可以想概矣！

至於交通工具，中國之鐵路輪船，損失甚多，所依賴者僅有汽車，汽車本可附帶郵件，但今日公路汽車自顧不暇，祇能由郵局自購車輛，辦理運輸，戰前郵局有汽車三百餘輛，迄今又添新車一百輛，差可應付。

材料供應方面，自戰事發生後，郵票即發生

問題，以前郵票在香港印刷，由飛機帶渝，現近日香港斷絕，郵票即發生嚴重問題。蓋香港既不能印刷，而在外國印刷，又無法運渝，至於其他供應材料，如紙張筆墨等，均受嚴重之影響，幸郵票已在美國訂印一年敷用之數，故今年尚不發生問題，關於其他材料，三年前擬三年計劃時，曾絡繹由港運渝，但以運渝困難，輸入材料，不敷敷三年之用。

關於郵政之收支，雖郵政為國營事業，不以營利為目的，但總求有相當之收入，足敷發展郵政之用。然自抗戰以來，收入即受極大之打擊，查以前由滬運滬一公斤之郵件，僅需七分，而現在自重慶經漢口、仰光、星加坡以至上海，需四十三元，此係為郵政局支出之費用，而管理等等費用尚不在內。一公斤約等於五六十封函件，以業已增加之郵資計，僅有十五六元，收支不敷仍鉅。

故在抗戰之中，人員之補充，交通工具，交通路線及材料供應等經濟情形，無一不受影響。披荆斬棘，困難殊多，當然以一設備落後之國家，抵抗數十年提倡國主主義之強敵，其困難可想而知，受戰事影響，不特郵政為然，其他事業，莫不若是，况郵政平時成績未嘗臻善，在今日之情形下，自不能盡如人意。所能安慰者，即各方面能予以諒解，不十分責難之耳。

范寶深記



管理一元化

怎樣管理全國鐵路業務

金士宣

一、管理原則

管理全國鐵路業務，範圍很大，管理的對象多，所以我們必須先行決定幾條管理原則，然後才可提綱挈領，執簡馭繁，這些原則不是書本所有，規章所定，乃是根據經驗見識來判斷決定的。

1. 所謂管理原則，最主要的是決定業務政策與改進方略，不可牽涉到各路的例行公事或瑣碎雜務上去。因為交通部管理全國鐵路，應該側重於各路的政策方針的決定，至於例行公事瑣碎雜務，不必斤斤拘泥，以免反把政策方針等重要事情忽視過去了。

2. 交通部應試從大局着眼，注意全國性一般性的鐵路業務，同時對於各路地方性的措施，要予各路衡量斟酌之權，不可遇事掣肘。從前北京政府時代，交通部在北平，對於平津要道的北甯路特別注意，往往就是普通案件，也會過問，對於隴北平很遠的各路，如京滬、滬杭甬、甯九等路，那就任其所之了。國民政府時代也不免如此，鐵道部在南京，對於京滬、津浦兩路，監督甚

嚴，對於東北西北各路，就疏遠忽略了。這是不合理的，我們管理全國鐵路業務，應該注意各路的大者遠者，不能以距離遠近而有親疏之分，懸實之別。

3. 遇有重大改革事項，如行車運輸、營業、運輸等等，最好先向各路諮詢，或召集專家商訂，由部方決定，即予通飭施行，結果窒礙困難，有的陽奉陰違，有的視同具文，有的違令頑抗，而仍於事無補，所以我們決定事先商討，以期順利施行。

4. 頒發統一性的業務通令，以便各路同時實行。從前部方頒佈的規章命令等，因為各路收明前後不同，收到之後更須按照舊式公文行文方式層層遞轉，非但實行的日期，全國各站先後懸殊，手續經濟也較煩費，所以改用業務通令的辦法，由部預印數千份，按照各路需要數量，分別頒發，並規定日期同時實行。

5. 交通部是管理全國鐵路的最高機關，對於所屬員工的服務精神，也應該注意提高。在從前

軍閥官僚時代，中央與地方，上級與下級之間，終免不了些無謂磨擦，聯絡維繫，官場習氣很重，而各路車務人員風氣也不甚佳，常與外界接觸，也免不了發生流弊，所以必須由最高機關以身作則，改良風氣，提高各路員工服務精神，最重的是鐵路商業化，俾使業務改善，進款增加，同時注意安全，減少行車事變，增進運輸效能。

二、頒佈基本規則

我國各路的興建以至完成，各有特殊歷史，因為經費來源和主持建築的總工程師國籍不同，因此各路的組織設備，以至應用文字章程則貨等運費等等，也都迥異。當初各路各自為政，則貨等運費，困難較少，迨年代較久，各路接觸較多，尤其是辦理聯運之後，因為各路章程不同，對於貨等，計算收費辦法，車輛互通，列車直達等等，無法辦理，客貨也感不便。這種現象，不是一國之內所應該有的，自非予以劃一不可。適在民國初年，北京交通部已經開始發動劃一各路章程運動，對於普通的全國性的章程統整會議，劃一規定，對於各特殊情形，再由各路自定附則。前鐵道部也曾致力經營，促其完成。

1. 行車通則：原名行車規章，由前北京交通部邀請某外籍車務處長編訂的。他把各項原有關於行車的規定彙集編纂而成，為期各路適用起見，條文既多，篇幅也大，同時有中英文文法文三

本，分發各路實行。但是因為不能完全適合各路應用，所以有的是部份實行，有的根本不實行，後來大家覺得那本規章條文過多，不合實用，所以另編行車通則，僅把最重要的普遍可以實行的幾條加以規定，編成簡單的通則，通飭各路於二十五年一月一日起實行。至於各路特殊情形，在不抵觸通則原則下，由各路自行擬訂附則，輔助施行。

2. 調度通則：辦理調度，首賴調度電話，方可敏捷應付。過去各路對於調度電話，多數尙付闕如，最初是京滬路，於民國十一年開始成立調度所，裝用調度電話，其後膠濟路於十三年，北甯路滬杭甬路於十四年，津浦路於二十一年，平綏路於二十四年，平漢路於二十五年，先後裝用度規章，最初由外籍車務處長編擬數條應用，當時辦理調度人員，對於該項調度規章，且視為至寶，祕不告人。前鐵道部主張分飭尚未裝設調度電話各路一律裝用，並召集各路調度人員來部會同編訂調度通則，由部通飭於二十五年七月一日起實行，各路如有特殊情形，也可另訂附則。但是那次所定的調度通則尙不完備，很多需要修正改進之處。

3. 行車統計規則：關於行車統計，也需要劃一規定，方可比較考核。最初是民國十八年頒佈，也是外人擬定的，我們研究以後，覺得其中很

多不妥當的地方，所以予以修正，改爲統計規則。於二十五年七月一日起實行。以上所說三種通則規則，是相輔而行的，行車通則增加行車安全，調度通則提高調度效能，統計規則則爲便於稽核行車及調度的作業。這三種乃是運輸方面的基本規則，都是很重要的。

4. 貨運通則：關於客貨車運輸通則，早由前北京交通部編擬通飭，於十年一月一日起實行。但是從前的貨運是不負責任的，二十一年實行負責任運輸之後，鐵路手續紛繁，對於運輸責任需要詳細規定，方可推行順利，因此編訂貨運通則，通飭於二十一年十一月起實行，迨至二十五年，我們重新澈底修改，定自二十五年七月一日起修正實行，但是我們以爲中國現行貨運制度，尙有需要改革之處，所以該項規則，仍須澈底修改。

5. 軍印運輸會議記錄：北京政府時代的交通部，及國民政府鐵道部歷次召集運輸會議記錄，對於各路運輸制度和章程的變遷改進情形，均有詳細記載，爲我國鐵路方面的重要文獻，研究我國鐵路問題的最好參考資料，值得彙齊重印。這個運輸會議，首先由北京政府交通部於八年召開第一次會議，其後陸續召開第七次至第九次會議，後來國民政府時代續開第七次至第九次會議，所有歷年全部記錄，經整理重印。

三、調整運價及特價

前鐵道部對於各路運費，素來是採取嚴格政策的，凡各路運費的修正變更，規定非呈部核准不得實行。良以鐵路運費，關係全社會利益，務必求其公平合理，未容偏頗歧視，所謂公平合理，可以分好幾方面講：1.對人的，無論何人一律平等看待；2.對貨的，雖有分等規定，但是各等以內，不能有所差別；3.對地方的，不能重視或討好甲省或甲地，而忽略或抑制乙省或乙地，務必使各地平均發展，機會均等；4.對路的，就是對於鐵路本身，也需要顧到成本，使能夠維持生存。以上幾點，部方隨時注意，俾使各路運費可

以達到公平合理境地。

1.關於運費制度，民國十年以前，非但各路運費都是自行規定，高低不一，就是貨等分別，有的三等多至六等，也各不相同。所用度量衡制，也分中英法德各制，各行其是，辦法紛歧，情形紊亂。北京政府交通部覺得非予統一不可，所以先將貨等一律改爲六等，度量衡制一律採用萬國標準制，並規定通運遞減辦法，自十年起實行。這種改革以後，雖然運費結構尚未劃一，關於運費制度，就是運費計算方法，總算各路一律法。至於這樣改革以後的減少，並再設法調整：將比較原來較少的增加運費，以資彌補，比較原來增加的，另定特價，略予遞減，俾資適合各路特殊情形。

2.各路雖同屬國有，因爲依權關係，運費結構，還是以路爲單位，未能從整個國家經濟利益着想，因此時常發生障礙，內地長途運輸和其他不合理情形。最著的是：山西土產的運費問題，山西土產大宗如煤斤、糧食、獸皮、羊毛等運輸，出口，或者是經由正太、平漢、北甯以達天津，或者是經由平綏、北甯、以達天津，都要經過好幾路，就是因爲各路運費結構不同，而且都是短途運輸，不合運遞減條件，所以運費負擔過重，不能通暢外銷。過去山西當局曾經爲了這個問題，屢與各路交涉減低運費，但是各路對於運費收入，關係本身生存，堅持不允。副主任錫山會特派委員來部，詳述困難，請求減低運費，俾便發展地方經濟，救濟山西人民，理由充足，無可非議，結果由部商同正太、平漢各路決定，對於山西土產煤斤、獸皮羊毛等大宗特予減價，並爲提倡夏季淡月運輸，規定該項土產，如在夏季託運，減價成數再予提高，以資鼓勵。次之是中福與六河帶等各大煤礦的運費問題，各公司均推派有力代表，向部請求減低運費，以資疏通，中福的煤，原由道清路起運，經由新鄉，再轉平漢而達漢口。起運路的煤運距離六十公里，而到達路的新鄉至漢口一段有六百公里，因爲道清路車輛缺乏，且須過軌平漢路，週轉不靈，無法大量疏運，平漢路車輛雖較多，但須盤顧沿綫各大煤礦，不能全力裝運中福煤，加之兩路運輸昂貴，所

以中福到萬分困難。結果部方決定把道清路一百五十公里全部歸併平漢路，由平漢路直接負運煤之責，並予減低運費，以資暢運，六河溝的煤，距離漢口市場較中福尤遠，也因爲平漢運費較昂，不勝負担，結果也由部方予以核減。關於各路類此事件，不勝枚舉，以上不過略舉數例，觀其大概而已。

3.貨物分等的改善，也是部方重要工作之一，長時期的不斷努力，俾臻完善。如1.增訂等級，因爲貨物原分六等，並已把各路承運貨物詳細分類列入分等表，但是各路時常發現有未經分等表規定等級的貨物前來託運，呈請部方規定等級的，部方就先調查該項貨物的性質，用途、價值、運量並與其他類似貨物比較後，予以規定。2.優待普通的區別，貨物分等表中所定有優等普通，目的原係獎勵本國貨，予以較低等級，遏抑外國貨，予以較高等級。但自一九二二年華府會議決定，我國鐵路運輸各國貨物不得有所歧視，所倘若註明國貨洋貨字樣，必致引起交涉，不得已改用優等普通字樣代替。而事實上則洋貨均係優等，國貨均係普通，如火柴一項，規定優等二等，普通四等，運費相差甚多，外商公司的火柴，即使價值低廉，亦按優等計費，因此外商公司紛紛請求前鐵道部解釋優等普通定義，部裏也只得直截了當批不准了事。3.運糶從價分等，關

於鋼條一項，因為避免優等普通的糾紛起見，改按財政部稅務局收取鋼條稅辦法，按其價值分等，即按各種牌名收取運費，何種牌名按何種等級收費，由部裏印行小冊子分發各路辦理，但是鋼條的牌名，推陳出新，不斷增加，該項小冊子也須時常增訂掉換，不勝煩瑣。4. 精細製，分等表又有所謂精粗的分別，如瓷器規定精細者二等，粗製者四等，究竟怎樣核算，怎樣計算粗，事上很難分別，湘鐵路對於瓷器精粗，是以包裝的優劣分別的，草包作為粗製，靈裝箱裝的作為精細，也不過是暫時標宜辦法。4. 機器包裝或手工包裝，有時因為包裝的不同，等級也有分別，如棉花一項，以機器包裝，體積緊壓，其重量和普通貨物差不多，倘若是手工包裝，那就體積笨大，重量不足，只可算是普通輕笨貨物了。所關於貨物分等的改善，乃是業務司的重要工作之一，需要隨時審核解決的。民國二十六年我們又以中國工業業日漸發達，路運貨物種類繁多，原有六等已感不敷應用，實有擴充等級的必要，故擬具改革方案，把舊等改分十等，另編分等表，原擬二十六年七月實行，但是接齊抗戰發生，該項計劃暫緩實行。

4. 運價問題，是業務司的最重要工作，需要不斷的研究改革。(1) 基本運價計算方式：過去各路運價，雖說都是按照成本計算，但是成本如何計算？如何應用於運價？就辦法紛歧。

莫衷一是。後經提出美國鐵路計算成本方式，通令作為計算各路運輸成本的標準，辦法算是劃一了。但是也有幾路認為運費標準尚未合理，需要改進的。(2) 等差：各等運價之間的相差比例，過去各路既不劃一，且相差甚遠，如京滬路四等五百之期相差價百分之五，而有相差竟達百分之十，比例相差過遠，也應合理調整。(3) 遞減制度：民國十年以後，各路都採用遞減遞減制度，但是遞減不同，計算方式也不同，有的由遠而近，以路綫全長為標準，遞近多少公里的由遠而近，以路綫全長為標準，遞近多少公里的由遠而近，有的由近而遠，自多少公里起遞減遞減的；有的各區間的遞減率是相同的；有的各區間的遞減率不同，愈遠而遞減成數愈大的。都莫衷認為過於紛歧，所以於二十六年規定各路遞減率可以不同，但是計算方式必須一樣。(4) 整車與不滿整車：從前各路整車貨物與不滿整車貨物，兩者間的運費比例也不同，後來規定以整車貨物運費為基礎，不滿整車貨物運費，照整車貨物運費增加百分之三十。(5) 特價：特價雖然可以另定，但是必須按照運輸等級或鼓勵的情形而不同其措施。(6) 聯運運費：聯運運費為顧到各路利益，並便利計算起見，規定是將各路的運費加總起來算的，如超過一定限度即降，再降遞減遞減。但是聯運貨物多須經過好幾路，而所經過各路運程又都不長，不能享受各路本身的遞減遞減待遇，雖然加總之後，尚有遞

遠遞減，但是為數甚少，並無多少實惠，所以內地各省市的土產，因為運費負擔過重，不能暢運，阻礙長途貨運的發展。這點也應統籌改革。現在我國鐵路運費是以路為單位，各路有各路自定運費，可謂分區運費制度。我們以為將來應該改為分區制度，每區定一個運費，比較適宜。至於分區運費的標準，應以(1) 地方經濟及運輸情形如何而定，如長江一帶水運方便，黃河一帶次之，東北一帶更次之，又如有的地方是已經開闢的，有的地方是尚待開闢的，有的地方是以工業品為大宗的，有的地方是以農產品或礦產品為大宗的。(2) 海口遠近而定，如有的地方距離海口很近，有的地方距離海口很遠。按照以上兩個標準，適宜訂定。前交通部擬設一個貨等運價委員會，特請專家研究改進我國鐵路的貨等運價問題。過去尚無十分成就，以後仍須繼續努力，並應在各路各區另設分會，俾可集思廣益，合理改進。

四、運輸的改進

對於各路的運輸，部裏所考慮注意的，大致有如下述：

(1) 核定添購機車車輛：各路需要添購機車車輛，請部核定時，必先詳加考慮，如二十五年濟濟，正太兩路請購機車車輛，就先審核該兩路的原有機車車輛是否已經超過年齡，是否充分

運用，然後核定運路數目。

(2) 改善調度：各路必需裝設調度電話，實行集中調度，以資敏捷，而增效率。聯運車輛從前僅規定核收車租及延期費辦法，各路之間並無調度，因此車輛多餘的各路，固然便宜，而車輛缺少的各路，反而吃虧。如平緩路車輛本感不足，辦理緊急之後，因車輛的過期他路，不能迅速回路，損失不貲。過去雖有協運辦法，但是那是各路間自己商妥的臨時辦法，不足依據。所以聯運問題，非但運價需要改正，就是車輛調度也須妥善解決。又各路的車運問題，過去是由軍政部通知鐵道部轉飭各路照辦，至於如何辦理，不加過問。因此車輛數目多的各路，固可顧利應付，而車輛數目少的各路，不得不將客貨全部停頓，專辦軍運，困難萬分。這一點也應該由部規定各路之間的車運調度辦法，予以解決。

(3) 利用統計：民國十八年以後，各路開始辦理行車統計，這種統計原備考核之用，所以我們儘量將各路統計綜合研究比較，俾可發見缺點，督促各路增進運輸能力。

(4) 京滬路鋪設雙軌問題：關於京滬路的鋪設雙軌問題，曾引起各方討論。到行車制度，京滬路的客貨運輸本已繁忙，尤其是民國二十二年實行負責運輸，二十二年首都輪渡完成之後，單軌已感不能應付，必須增強運輸能力，才可適合需要。於是有人主張鋪設雙軌，俾可增加一倍運

量。但是也有以爲鋪設雙軌化錢過多，提議改採電氣號誌行車制度，增路軌通以電流，除各站設有電氣運輸號誌外，再在車站之間設立號誌樓，蓋短行車區間，利用電氣管理行車，節省錯車時後，增加運量。這兩種方法，各有利弊，經考慮後，我們以爲電氣號誌，行車制度，必須另設發動力廠，萬一電流阻礙，行車就發生問題，而且號誌管理，難免因爲人事的疏忽致誤，因爲釀成鉅大車變，所以主張仍鋪設雙軌，雖然化錢較多，可以安全增加了。

五、營業的改進

對於營業的改進，則有：

(1) 擴大負責運輸範圍：部裏規定負責運輸，僅以普通貨物爲限，範圍較小，應該予以擴大。如危險品照章是不負責的，但是貨商醫院或教育學術機關託運零星化學醫藥等危險物品，倘若派人押運，費用過大，甚感不便，應予改爲負責，如防發生火災或其他意外，鐵路難以負責的，可由鐵路轉向保險公司保險，以免損失，又如軍運半價物品，照章也是不負責的，也應改爲負責，以便託運，而獲安全。

(2) 試辦限期運輸：鐵路對於貨物的損失短少雖已負責，但是到逾期限不負責，有許多貨物利於運速的，往往因爲起運站的接號託運，中途的無謂耽擱，以致遲遲到達，失去時效。所

以我們應該再進一步規定限期運輸辦法，限定裝車以後必須按照運輸里程及各路轉接情形，規定在若干日以內運抵到站，俾資適合貨商需要。此項辦法公佈試辦，要期有成效，尚須努力改進。

(3) 儘量開行直達貨車：各路對於直達貨車收費最多，手續也最便捷，所以應該儘量多開直達貨車，以增效能。例如平滬、滬漢、津包、津石等直達貨車，均已實行。

(4) 舉辦水陸聯運：民國二十年，各路與國營招商局正式開始辦理水陸聯運，以便客商。因爲無內河及沿海航線，各國公司很多，爲備中國輪船事業以免外商爭，所以規定只以國營招商局爲限，即我國各商輪也不許直接參加，以免外人掣肘要求。這樣水陸聯運之後，無天津、滬漢、上海、南京、漢口一帶路運貨物，本來可以由外商輪船公司運輸的，都改由招商局運輸，無形中加強招商局的地位，挽回聯運的權利。

修正條文

本部選派大學畢業生實習規則第十三條修正條文：「實習生在實習期間，每月由實習機關支給月薪國幣一百元，實習期滿成績優良者，呈部核准改爲月薪一百四十元，并補授實職，無實職可補時，暫以相當職務記名遇有缺出，儘先補授。」

路公南西的善改在正

「黃霧生澗谷，紅纓繫馬頭。」這是讀者兩年前經行西南公路時即景口占之句，當時西南公路以路綫綿長，原由各省分別修築，工程標準不一，一切設施，均因陋就簡，但進入大後方的人口和物質，差不多大部份都要經過這一條先天不足的西南公路的春乘，顛沛困苦，人抱同感。如二十四道灣之峻、危、鈞、絲、岩之陡、徑、羊、腸、山、岩、之、下、更、時、見、仰、着、肚、底、的、翻、車、處、處、觸、目、驚、心、故、一、時、有、乘、公、路、車、乘、過、拚、命、之、憤、語。自西南公路管理處成立，即從事整個路面路基的改善，辛苦經營，現已漸易省觀。最近公路工程處處長康叔初先生，及督察張有彬先生，先後視察該路歸來，並在公路技術座談會發表此行觀感。茲特併刊原詞如左，以供參考。

——編者——

其一 康叔初

甲、已經改善方面

渡口減少

西南公路從前渡口很多，記得上次由廣西過了一晚，因駕車輛擁擠，過渡極慢，一時無法通過，又記得二十八年夏烏江大水，一時車輛數百阻塞於渡口，運輸停頓，形勢嚴重，各方責難，紛至沓來，想盡方法，於數日後始得通過。凡此均證明渡口實在妨礙交通，現在三江口遠處等渡口，均次第改建橋樑，宏偉之烏江大橋，又於本年九月完成通車，行旅稍便。故渡口減少為西南公路重大改進之一。

改建橋樑

西南公路原有橋樑，或為石拱，或為石台木而半永久式，年久失修，尤以木橋材料腐爛不堪重載，如筑淪段之善江起水等橋，筑是段之施秉橋，現在均已改建完成，善江橋為單車道之鋼桁橋樑，起水橋則仍為木橋，施秉橋原為木橋，現改建為鋼桁橋樑，其他如筑昆段之江西坡橋

，是長段之板梁坪橋，前被大水沖毀，亦已改建完成，以上各橋為改建橋樑中之較大者，工程均甚艱鉅，購運材料更非易事，現都先後完成，為西南公路重大改進之二。

加強養路

西南公路之養路組織，已具規模，西南公路總長三五〇公里，共設工程處十一處，每處管轄路線三百公里下設分段，每一分段，管轄一百公里，設監工二人至三人，每處約十公里設道班一班，每班約二十人，以工頭一人統率之。並於經常道班以外，添設飛班，道班房每隔十公里設置一所，每所可容三四十人，墜工、工頭及儲藏工具另闢二室，設備精全，可以不必如昔日之借住廟宇及民房，且另闢園地種植菜蔬，增加生產，減輕負擔，用意頗善。現西南公路有道班房二七五座，均已完成，工程處及分段房屋，亦均已建築，如海棠後之七公里，桐梓、東溪、善江、蓮溪等處，建築均甚宏敞，是以安員工之心，此為西南公路重大改進之三。

保養路面

西南公路在抗戰之初，車輛不多，每日祇數十輛而已。迨後車輛激增，每日達三四百輛，而車輛每輛載重亦由一二噸增至五六噸，欲保持路面良好狀態

殊屬不易。憶本人三年前經行西南公路，崎嶇不平之路段頗多，各方噴有怨言，此次重經山路，頗覺沿途路面尚能保持良好。重載車輛，晴雨均可通行無阻，各種交通標誌，均已放置，而各段所置路緣石，更使路容壯色不少，便利夜間行車。公路路面直接影響行車消耗，能維持良好狀態，即所以到達公路保養之使命，此西南公路重大改進之四。

乙、尙待改善方面

西南公路以前興築時，未

改善路綫

經過正式測量，致路綫急灣，陡坡，視距不足之處甚多，雖經西南公路當局將危險路段，如釣絲岩，九道拐，二十四洞等處，酌予改綫，或局部改善，借以工款所限，未能徹底。其他應改綫之路段甚多，改綫一事，固屬費錢費工，但本人認爲無論如何困難，西南公路應將危險路段，每年分別改善，以期達到完善地步，因路綫之良否，關係行車之經濟最爲重大也。

局部起伏

西南公路路面，雖尙能維持平整，但行車時仍感顛簸不適，其故在路綫仍多局部之起伏，致行車速率不能增進，而行車消耗，因而增高，其所以有局部之起伏，尙由以前興築時未照設計之範圍而規定水準做勢，或未經實測，二者必有其一。本人認爲補救此種缺點，應先將原路加以實測，計畫改

成有規則之縱斷而付諸實施。

陡坡路面

西南公路各路段尙有陡坡，在百分之十五以上者，如婁山關，酒店壩等，且距離甚長，雨天或冬季，行車溜滑異常，極爲危險。本人覺得在此種陡坡路段，如一時未能改綫以前，最好改鋪彈石路面，俾增車輪之摩擦力而減少溜滑之危險，這種公路行

排水設備

此次本人經行西南公路，正直雨天，故極易察看排水設備之良否，沿路所見排水設施，尙須加以改進，如邊溝淤積，路面流水沖刷，路基太低，致爲雨水淹沒，路拱不整，路基崩塌等種種現象，各段仍有不少。公路排水設備，關於公路工程最爲重要，似應由養路工段隨時嚴密注意，實施改善。

道班效率

西南公路道班工人，尙多本人親眼看見，有些道班於下午四時歇工，有些在工地不在做工，或睡睡，或談笑，眞眞努力工作之道班，爲數寥寥。其原因爲管理道班之監工務人員應，不肯多上路督察。本人意見，道班每日工作應由工段詳爲規定後，逐日考查其成績，並可舉行道班工作競賽，以增興趣。工段人員尤應多上路巡察。

五噸小橋

此次本人新行滇黔段，見沿途尙有小木橋十餘座，載重只有五噸，一條路上有了幾座這樣載重的小木橋，把全路的運輸量，受了莫大的限制，實在是一件憾事。應該把他改建或加強，使全路橋樑載重一律，以免重車經行發生困難。

整理路肩

我國公路對於路肩，多數不能維持良好，西南公路，除在東溪附近一段，較爲良好外，其餘各段大部不甚注意，且有叢草滋長，高及人身，不予剷除，致寬路窄，妨礙視綫，此種情形，尤以黃栗樹以西一段爲甚。此外行道樹尙未普遍栽植，亦一憾事。

其他方面

修復盤江橋，黔源路上之盤江橋，本來是懸橋，後改爲鋼桁橋，本年被敵人炸斷，交通遂爲阻斷，當時用三種方法維持臨時交通。第一是：用鋼索搭成便橋，車卸載後空車勉可通過；第二是：另闢渡口，利用渡船，惟該渡兩岸岩石，渡船靠碼頭時易生危險，因船觸岩石即有下沉之患，須有熟練渡夫，小心駕駛，方免意外，每次單向擺渡約需半小時，實不足以應付該處需要，亟應設法加強；第三是：用小船搭成浮橋，亦可通車，但水位較高，即須拆去。以上三種，祇爲臨時應付辦法，現在擬在被炸橋位，利用前有舊橋樑鋼料快

復橋樑，另在下游一公里處建造新橋，整江橋樑係大章大，承應提早修復。

壩橋樑橋樑位 黔源路的壩橋樑，是利用老橋樑，路綫增長頗多，極不經濟，倘能於下游另動新橋樑，更改建新橋，更改路綫，可以縮短行程二十幾公里，在運輸經濟上有相當價值。

釣絲岩路基 本人在釣絲岩車行經過時，幾乎與別人汽車相撞，路綫是由半山山洞內挖出，路基的寬度只有四公尺，上爲陡壁，下臨深淵，車行其上，實在危險可怕。應將路基開寬至六公尺，約估計需費十五萬元，這一段長約二公里的單車道，實應從速加寬，在未加寬以前，此種路綫應在兩端派人執旗指揮，並添築護欄，以策安全。

花秋坪急澗 花秋坪山勢峭拔，巖坡陡峻，會由該路加以改善，惟該處急澗仍用木護欄，亟應加設石護欄。

烏江橋引道 烏江橋本身是夠好，可惜兩邊引道路面太壞，本人經過時適在雨後，泥濘異常，尤以土路，亟應趕修良好石子，加以重修。

其二

限有樑

川黔綫桂兩路，均屬於西南公路管理處，西南各路段大致已改善完成，已入實施管理之階段，所有總段分

段房屋俱已建設，設備亦完備，非特房屋好，且有花園學校等設備，使人一入其中，即覺身心愉快，在貴陽時曾與薛處長談及此事，他說公路管理是國家永久事業，設備既佳可使工作人員身心安定，以全副精神發揮於工作方面，公家所費殊微，而收效甚宏。故設備方面，雖不求講究，務使完美合用。其他各路亦資效法。

養路方面 西南公路的養路工程，每十公里 一道班房，每班計十

七人，平均每公里約一·七人，此外有飛班及技術工，不屬於任何一段，專司搶險及技術工程，概言之，每公里約有工人二名，至養路情形，海棠溪附近一段，路況並不甚佳，過一品場後情況比較良好，貴陽附近路面又如海棠溪一帶的保養不足，這是因緊接近大城市，運送繁密，警報後車輛突增所致。六寨一帶坡度很大，六寨至南丹，路況平常，南丹至河池間一部份路綫，因被鐵路佔去，已另闢新綫，惟新綫路基不實，路況並不甚佳，沿途養路工人因乏人監督，似尙未能發揮全部力量，此乃各總段各分段應加注意者

橋樑方面 關於沿途各大橋方面，(一) 綏江大橋是利用舊墩台加鋼架而成，現有一橋台因加高鋼筋發生裂痕，似已感載重不足，須待淺水時再加修理。(二) 烏江橋鋼架部份，共有鏽釘二萬餘只，均用人力鉋製，故進行遲緩，現仍由渡船過渡，工作甚忙

，希望能及早趕築完成。(三) 三江口橋已成廢浪形，預備在半年後再設法改正。

運輸工具 西南公路每一總段，有工程車三輛，工段方面材料運輸，甚爲便捷，因此橋樑方面預備修用之鋼或木桁構橋架材料，各總段及大橋旁均備有相當數量，工人調度亦很迅速，對於緊急搶救工程，措置甚爲敏捷，故工程之效率，常與設備有莫大關係，本人認爲以後興築公路，應該照鐵路辦法，先將應有之房屋工程建造起來，並將電訊設備，預先備齊，以利管理。

坡度方面 沿路各地頗多百分之八以

上之坡度，在地質良好之處，行車並無問題，而黑石關一帶，因土無粘性，崩面石子鬆浮，一遇大雨，溼滑異常，故坡度雖不過陡，而行車反甚困難。故本人覺得地質對於坡度，似頗有相當關係，凡土質較佳地段，雖坡度稍大，行車妨礙較小，反之路基土質羸劣，坡度應比普通規定標準爲低，始足補救。

編者的謝意

最近本刊承下列諸君惠賜佳作，無任光寵，容陸續刊登，先此誌謝。
羅紹熊 易金鵬 孫承宗 薛健伯
楊士文 戴開梅 楊任農 修城

新生活園地

電信

近聞「抗戰與交通」第六十四期

所載，敵寇在我淪陷區內恢復交通與電信之迅速，及建設之遼闊，深滋感

之，憤，擬我物資盡我寶藏，固堪痛恨，而其處心積慮，事前預為準備，事後

及時，積極建設，計劃周詳，步驟迅速，足備儲備，資吾人警惕也。

光榮，我淪陷區同仁泰半撤退，而敵寇僅於極短期間恢復全部通信，甚至推而

廣之。當天津局停閉時，敵寇立由滿鐵公司調來大批人員，恢復工作，非預事準備者，何由臻此

？至於其他技術人員，如鐵路、公路等等，亦莫不如此。反觀我國各技術機關人手之不敷分配者

，不禁有感於衷。然「亡羊補牢，猶未為晚」。際茲勝利來臨，復興在即，奮起直追，或克有濟

也。

在我國電信人員，並非忠少，實患學術之薄弱，例如工程人員多有僅諳電報不諳電話，或僅諳電話不諳電報之現象。茲就筆者所知，某工程師赴工局視察時，據該局局長面稱，報機泥垢過多，請由管局發發汽油，以便刷洗。但該工程師

竟謂：「此機件不可用水刷洗嗎？」此言固覺可笑，然因彼乃電話工程師不明電報機，以致成此笑柄，由以上徵末之事，可知報話技術人員之不能

相互為用，但報話工程原為一體，是故每有報話一事，本可一人即能應付，今則非二人莫辦，人手冗繁，實為一大原因，此為工程方面者。

關於報話偵檢方面，亦為一不能分離之工作，各大局長途召多有報傳記錄之設備，各小局亦多有

用話傳電報者，顯然互補為用，溶成一體者也。苟工作人員具有報話兩種技術，則不止互可調用，指揮統一，且於工作上能增進莫大之效率。例如各局常因報機發生障礙，即須由話機轉報，或遇

報務繁忙時，多由話員兼同收發，是以工作方面得能應付靈活，惟因報話員待遇之不同，時有煩瑣，致生磨擦，影響工作效率甚大，此種普通情形，實有改善之必要。誠以一得之愚，聊供為

樂沙汀。

樂沙汀。

樂沙汀。

樂沙汀。

樂沙汀。

務，藉備採納。

一、籌設專門學校，訓練全能工程報話人才，以應付將來之繁鉅復興工作。

二、調訓現有之報話人員，致以全能技術，基本學識，藉以調整現在之工作。

甲、報員應以話務常識機械管理。

乙、話員應以報務常識機械技術。

丙、報話員改稱電務員。

余志明

前入

鼎肇靈

花秋坪遠眺
坪開絕頂萬山低，峭壁千尋誰可梯？不用五丁神斧勢，高飛健鶴與雲齊。

劍南道中
怪石嵯峨猿鳥迎，劍南風物最關情，江流澎湃如潮湧，洗盡豪華是此聲。

試清泉
鐵線婦女動繅繭，耕罷兒童學插田，杜宇聲中絮細雨，新茶焙就試清泉。

匹練千尋挂碧山，鳥飛不到秋難攀，跳珠波作雄獅吼，剪斷浮雲意始閒。

肩挑背負日無甯，牛馬鞭驅血汗零，慚愧漁樵甘寂寞，忘機鷗鷺樂沙汀。

丙、冊報統一，繕造可以節省材料及人工。
丁、業務清簡局處，三四人即可應付全部報話工作。
戊、工程人員均可應付報話全部工程。

電局局長之敏田

本人自己在滄管局管理過人事調派，當時，如果要更調一個四等局局長，五等局主任，實在感覺到是一件極度困難的事。原因有二：(A)四五等局起不上一二三等局，有會計員，有業務長，有話務班長，報話業務，人事事務，都集於一人，這一個主管人，不僅要具備報話工會各部門的學識技巧，同時，還得要有辦事能力精神，去應付各部門所附帶發生的其他事件。(B)事情雖然麻煩，重要，但是，待遇又十分的菲薄，四等局局長，月薪八十元，五等局主任，照報務員原薪級支薪，同時四五等局有許多是在後方，軍事津貼是沒有，生活津貼，却又是丙種或乙種，比起一個在衝鋒值快機的工作，相差遠甚，工作與生活所得，不僅不適合，反而成一個反比。

因為有了這兩種原因，四五等局局長主任，(A)已經在職的，多不安於位，甘願受一個撤

職處分。(B)未經任職的，視四五等局局長主任為畏途。這樣，四五等局局長主任，選用甄調，便形成一件最困難的事。

人事的調整得宜與否？關係到事業的進動發展，以個人工作經驗，提供三個辦法：

(一)中層幹部的訓練，原則有二：甲、現任局長主任的調訓，最好先由各地特派員公署試辦，在每區抽調五人至十人，訓練期滿，嚴格的加以測驗，及格的，回原局供職。乙、選拔一批青年幹部，施以局長主任的訓練，訓練期滿，分發任用，至訓練的科目如何？無疑地是儘適用而必要的學識，加以演練，精神能力，予之以陶冶

(二)開放報務員管局的陳例，現在各局業務，報話並重，話務員也不乏精明強幹之士，那麼，話務員也應該可以管局，不過，這裏得補充一點，便是話務員質的提高。

(三)待遇的改良，四五等局局長主任，他拿到的津貼，抵不上一個特警局的快機員，這是事實，他的工作緊張，繁瑣，有過於一個二三等局局長，也是事實，我們的理想，待遇方面，要儘可能的提高，要因事待遇關係，許多人不僅不視四五等局局長主任為畏途，反而各安其位。

四五等局局長主任，甄用甄調，實在是當前的一個大問題，希望因着這一段感想，能引起各方面的注意。

戰時增進工作效能之我見

黃非格

增高戰時公務員之工作效能，愚見須循下列八端行之：

一曰：慎員銀——體恤員工艱苦，改善公私生活，為增進工作效能之要素，戰時生活驟高，公務員薪津固定而有限，不易增加，而物價飛漲，則無窮盡。惟其窮窘，故感憂惶，憂惶不已，勢必無心工作掉臂思去。賢明長官，宜察隱微，不時予以精神上之鼓勵，軫念員工艱苦，如保赤子，然後員工樂於效命，能率自可增高。

二曰：明賞罰——賞罰不施，威信不立。用人在賢，不在私暱，雖係親友，有善固賞，有罪當罰，不能姑息，否則勢勢挾貴，怠惰無忌，賢者以黨為異器，勢必相率引去。機關辦事，不在人多，而在份子健全，始能充分發揮工作效能。又賞賞以時務宜兌現，不可口惠不實，致生怨望。

三曰：肅官箴——現今機關職員，每多般樂怠傲，脾賄成風，不特有班官箴，抑且枉誤公

務，際此艱危，應如何以奮臂背，共赴國難，何尚爾爾燕樂，歌舞太平乎！此宜禁絕，或施勸誡，端正習習，方使精力不致浪費，得以專心治公，工作效能，乃可增進。

四曰：慎選選！一人存政舉，人亡政息，故為政在人，端慎選選，舉賢能，法闡完，拔奇才異能之士，社會錄律進之門。今之機關用人，仍不免有庸劣充數者，工作且難勝任，尙何效率之足言？故遴選合格員司，關係增進工作效能至大也。

五曰：調訓練！今日任何機關，均有才難之歎，蓋才質不易，邊區山地，延擱尤難，故對下級公務員才能學驗庸劣者，應予輪調訓練，以資補救。

六曰：簡機構！一辦事行政，須指揮統一靈便，則事半功倍，若乃機關重疊，組織龐雜，政出多門，意見紛歧，使從業人員，無所適從，動輒掣肘，結果工作效率遲滯互相蹉跎，往往議論多而成功少。故宜裁併冗職，化簡機構，集中人力，統一政令，藉收指臂之效。

七曰：重實際！一賢政不在多言，而在實踐。方今政令繁劇，率多議而不決，決而不行，徒托空言，何裨實際。故欲增進工作效能，必須注重實際，不尚虛浮。

八曰：換環境！人情多厭故喜新，見異思遷，若在一成不變之環境下，工作過久，往往感覺枯燥厭倦，工作效率，乃因降低。倘能說換環境工作，久駐城市者，派赴鄉村，久駐鄉村者，調回城市，精神上得有調劑，亦保持與增進工作效能之一法也。

學而時習之不亦悅乎

敏甫

舊曆元宵節後第二天的晚上，本都同仁，不分男女老少，爭往大禮堂去，參加新運分社讀書講習會的成立大會，門口站着蕭女士和徐女士，在簽名以後，她們發給你兩張通告，還特別招呼着：「不要丟了裏面的小條了。」這使到會的人特別注意一下，發現着，一張編號號碼的「茶點券」。

會場佈置得很莊嚴，演講台上懸着國父的照像，下面是橫條：「子曰：學而時習之，不亦悅乎」。台下前面三排是椅子的，被稱為榮譽席，無形是高級職員的特座，後面是長凳，就是所謂普通席了。座位的中間夾着三張大茶桌，每桌上放着二碟糖，和二碟花生米。

想究是讀書會，和一般的集會不同，沒有開會以前，大家都是文質彬彬的坐着，有的在討論讀書的問題，有的在講着書上的事故，但是也有人在研究今晚的茶點節目。

忽然一陣點靜，大家都站了起來，講習會的主任王參事輪宜，隨着部長走進會場，成立大會的模式，隨着就開始了。主席王參事報告成立的經過，他說：「部長很注意我們的生活，不但是

物質的，尤其是精神的……」這便是讀書講習會成立的緣起。接着是部長訓話，部長很懇切的說明讀書才可以解除我們生活上的煩悶，窮，不一定会影響到讀書，並且舉出許多窮人的讀書成功史。部長接着詳細敘述，他本人的讀書史，在日本留學的時候，每天最後離開圖書館的總是因為窮，付不出房租，被房東一再的逼，祇得賣了三本書來付還房錢，到回國的時候，已經一本書都沒有了。部長又說因為從前讀書的困難，所以現在有讀書可能的時候，總是不忘讀書。一連串的話，說得出席的人們，發生無限的感想，部長的讀書精神，值得我們興奮，值得做我們的模範！

討論會務時，大家都集中在書的問題，在書荒的重壓，這真是一個嚴重問題。後來部長看到發言的人不很多，他說：「我先退席了，免得你們發言受拘束」。部長走了一會，茶點開始了，花生米和糖，放進了每一個人的口中，一邊吃，一邊自由討論，總究是書生本色，依舊是秩序井然。

一會兒，「三六九」的元宵端上來了，依舊次序分發，每人一碗，每碗六枚，有齊菜夾肉的，有芝麻的，有豆沙的，味道十分好。王參事說：「應當特別感謝辦事組的努力。」聽說那天準備的元宵一共是二千枚，鳴鐘九下，大家都飽腹而歸。

● 雲籌員役糧食

本部員役俸其眷屬，每月約需平價米五百六十餘石，代金八萬餘元，自去年七月院令頒發非常時期改善公務員生活辦法，規定在本部經費預算項下支薪之員役，始得請領平價米與代金，以算一部份調部辦事員役，未能繼續請領，每月短少部份，不得不另行設法，惟因數額既多，購米又極困難，近經多方籌劃，已商有辦法：

(一)關於調部辦事各員役之米款與代金，議定：(1)米款與代金，均由本部先行籌墊，再由部令飭各原支薪機關解還歸墊；(2)食米由新運分社籌購發，所有七至十二月份應需米款，由墊款部份撥交新運分社；(3)代金撥由各調用部份分別轉發其由新運分社代發者，應將七至十二月份代金總數，由墊款部份撥交新運分社轉發。

(二)關於食米方面，去年七至九月份，陪都民食供應處以本部依照新辦法應領米量，行政院核定較遲，故仍照六月份實發米量五百另四石六斗發給，所差尚微，經供應社借米補充，尚無困難。自十月份起除根據院核准數目發給外，並須扣發以前三個月溢領米量，以致短少甚多，多方

設法，一面商請陪都民食供應處緩扣溢領米量，以免發生米荒，一面商請糧食部將額外米量准按官價售給，以資補充，結果均甚圓滿，是以十二月份食米，已於十二月廿三日起全數發清，至於十二月份以後短少米量，正與糧食部洽商，由本部編列名冊，按官價售給。

又廿九年十二月至三十年五月份止，員役短領米量，亦經擬訂辦法，一俟呈准即可改善現金云。

讀書講習會訊

讀書講習會，分組講演，業已組織就緒，定期每星期一、三、五晚五時半起分別舉行，茲已開始，各組組員孜孜研討頗感興趣。該會所訂獎勵讀書辦法亦已呈奉部長批准，即將分別實施。

組織訓練隊訊

新運分社為提倡義舉運動起見，經集合同志組織訓練隊，報名參加者七十餘人，正與游樂總會接洽，以便定期開辦。

新宿舍已完成

本部聚興村宿舍，現已修竣，佈置業已就緒；序園宿舍之佈置亦經完成，均將遷入居住，該兩宿舍共可容一百餘人。將來理髮室仍將遷往聚興村宿舍內，現正從事佈置云。

(上接第130頁)

此外郵政電信雖已有一部份正在實行競賽，但還不能普遍一致，譬如郵政的揀信，和電報的譯電、貼報、抄報等等，其遲遲正誤，關係通信效率至鉅，寫提高工作的興趣和效率，都應籌辦競賽。據交通部以往試辦競賽的體驗，覺得推行工作競賽，並不困難，困難的在於確定競賽的規定，和競賽標準的厘訂，單位在於確定競賽的機會，標準在於過成獎懲的根據，二者之中，尤以標準一項最為難得，所以我一面主張交通各部門都應普遍的舉行競賽，但同時我又主張各部門實行競賽之前，須就少數人員先探一地一事，加以標準，以便於倡導之中，取得較切實際的競賽標準，以為進一步普遍推行的依據。同時我對於工作競賽還有一個意見，就是工作競賽的獎勵，除現金酬報以外，更須着重精神的鼓勵，吾國有一句俗話「行行出狀元」，吾希望今後交通各部門每屆工作競賽的緣故，各部門都能出一名「狀元」，或稱之為「國手」，譬如打電報，全國電務人員之中，誰的效率最高，誰就是「電報國手」。諸如此類，獎勵的意義，自然更加擴大，競賽的效果，自然更加顯著。蘇聯的工作競賽，最初實行，也不過限於勞工階級，交通從業人員，既以中下級人數較多，服務區域，又普遍全國，希望一致努力推行各種競賽的辦法，以冀獲得效果，來表明交通界同人已向奮精神總動員的目標邁進！