

# 抗戰與交通

(讀閱人同關機各部本供專刊本) 期十三第刊月半

## 戰時運輸的基本認識

——不怕難祇怕不做——  
——不怕慢祇怕不動——

現在談到戰時運輸，不能不談到公路運輸。談到公路運輸，就不能不聯想到公路方面的種種困難。譬如說：(一)公路路基太壞，保養不易；(二)汽車配件修理器材，需用外匯，來源缺乏；(三)司機求過於供，無法統一嚴格管理；(四)西南地勢崎嶇，山洪時常暴發，影響工程及行車過鉅；(五)公路運輸發展太快，組織與人事均無法配合需要，而隨之進步，且西南各路，中央接管伊始，一切難以澈底整頓。諸如此類，皆可引為公路方面不易解決的問題。但是公路運輸既為戰時交通的軸心，無論困難到如何地步，亦必須以全力設法解決。何況所謂種種困難者，譬如與外匯及國庫負擔無關的，苟由人事上加以努力，不難回天一半。現本部對於公路運輸，業已根據以往經驗，作各種必要的措置。(參閱本期張部長報告)可見組織是有，辦法是有，聯繫調整的方式也有了，澈底改善的計劃也有了。現在的問題，是在執行，而不是在設計，是在實施，而不是在研究。我相信此次美國公路技術顧問團來華，其所建議的意見，苟能切合實用，則大半必為國人所已言及想及，而成問題的在沒有用盡全力，澈底做去。我以為現在公路上所發現的困難，祇是過程中一時畸形現象，決不是山窮水盡的絕境。雨過天晴，深信公路必能從此艱難困苦中，打開一條光明的出路。因為公路的問題，不是難的問題，而是做的問題。『不怕難，祇怕

國立北平圖書館藏

不做』，是戰時運輸第一個基本認識。

運輸的要義，第一在求其源源不斷。快而斷，毋慢而不斷。因為凡事能維之不輟，持之以恆，則速率雖差，亦必有到達的一天。我們讀烏龜和兔子賽跑的故事，往往會贊揚烏龜的聰明，而獨獨對於手車牛車和汽車飛機的分別，還沒有認識十分透澈。買一張桂林的飛機票，不妨等上十天八天，但不知坐上公路，也許可先期而至。從成都運貨到貴陽，等候汽車，遙遙無期，不知何月何日可以起運，而裝上三四牲口的騾車，載重一噸，不過四十天功夫，就可到達。其利害烏可以道里計？本部對於製造板車木船的計劃雖已在執行，但尚嫌遲緩，而無法適應急需，自今而後，非急起直追不可。因為運輸的問題，不是『慢』的問題，而是『動』的問題。『不怕慢，祇怕不動』，是戰時運輸的第二個基本認識！

### 本期要目

公路工程與運輸之近況

確立本部對地方交通設施之聯繫

從江西公路說到路工隊

汽車滑傾後救濟辦法

平漢鐵路郵信間破壞紀要(特約撰述)

桐油·茶油·蓖麻油

試辦公路馬車運輸

積極推進之節約儲蓄運動

公權

汪友明

孫乃驥

韓志信

黃慕思

林文英

鄭德奎

編者

# 公路工程與運輸之近况

公權

摘錄十一月十六日對中央第六次全體會議報告

最近公路方面之工作，爲建築新路，改善舊路，改進運輸三大端。茲將改善舊路與改進運輸情形，分述如左：

## 改善舊路

舊路之中，有甫經完成者，有成較久者。屬於前者，爲滇緬公路，爲川滇東路。

(一) 滇緬公路 爲目下最重要之國際路綫，凡長九百六十公里。興工未及一年，經費不及千萬，而能完成此綫，各國人士均認爲難能可貴。惟以時間既促，費用又省，工程方面自難周密，尤以西段接近疆境，每年六七八九月中雨季時，雨量極大，坍方極多，故凡經過該路之友邦人士，均慮雨季不能通車。本部亦深以此爲慮。本人因於雨季前，親往該路全線視察。凡一切未完及預防工程，嚴令於雨季前趕完，以減少雨季之影響，同時沿途多僱工人，以備搶修，並爲佈置衛生設備，使工人不因瘴氣而停止工作，雨季交入以來，各處坍方鮮見疊出，幸均隨坍隨修，尙未有重大之影響。惟視察結果，認爲全路欲使暢通，並使雨季不至一日中斷，則有種種缺點尙須澈底改善。如路綫有可改綫，或避免險峻，或

稍縮短里程，其旁山沿溪之處，曲折過多，宜截灣取直，坡度有大至百分之十者，宜設法減小，曲綫半徑有小至五六公尺者，車輛轉身危險，宜略加大。橋梁涵洞建築，不甚堅固。出水入口徑未盡合式，宜予改良，路基路面，均宜加寬牢固，坍方由於邊坡斜度不足，土質鬆散墮多，易爲雨水浸入，亟宜多加水溝，增加坡邊斜度。預計全部改良，約須一千二百萬元，擬即興工，趕于明年雨季前完工。希望能達到每日可運足六百噸，及全年通行無阻之程度。

(二) 川滇東路 查川滇東路，自瀘縣至昆明，共長九百十四公里，較滇筑筑昆兩路總長縮短約二百四十公里，現已勉可通行汽車。原由成都行轅督造，交由川黔滇三省負責修築，惟因招工困難及其他原因，進行遲緩。現奉令交由本部川滇公路管理處接管，亦以該路應行改善工程，尙多未完工。該處祇能就已完成部份，陸續接管。當經設立隆赤，赤杉，杉昆三工程處及橋渡工程處，繼續加以改善，提高該路工程標準。以適應需要。川境隆昌赤水河段計長二百七十四公里，路面及涵管早已完成。路某路面工程，原僅爲

單車道，現做拓寬工程，惟因種種困難，進行較遲，迄至現在始告完竣，現正由川滇公路管理處會同驗收接管中。黔境赤水河杉木箐段計長三百六十公里，全部已完竣。此外，滇境杉木箐至黔滇路交點雷益一段，計長一百六十四公里，路面工程已完竣。

另全路段大橋工程，如永甯河赤水河等處共六座，現均修築臨時渡口或便橋，以利通車，連同長江及花江渡口，共計八處。該項正式橋工及永久渡口，或因須購置外洋材料，或因規劃需時，現在籌備興工中。該路工程最感困難之處，除橋渡外，厥爲川黔兩省內坍方過多，隨清隨塌，而工人不易招集，故清除工作遲緩，川境內開山處石方太多，有數處路基寬度，均未開足，亦以石工不易招雇，故未能如期完竣。現在飭由川滇公路管理處一併接管，將未完工程繼續趕築完成，以期暢通，而利後方之運輸。其完成較久之舊路，而尙在改善者，可分西南路綫與西北路綫，分述如下：

(一) 西南路綫 以貴陽爲中心，而至重慶、柳州、昆明、沅陵以及接連桂林鎮南關等路綫，總長四千七百八十九公里。各該路綫雖屬已成之路，然建築時因時促費少，大多未合工程標準。此一年間方爲改善，祇以一面行車，一面施工十分困難，尤以沿途工人缺乏，故進行極爲緩慢。現計改善工程已完成百分之八十以上，重安江

及盤江鋼橋均已完成。烏江大橋橋台已完成百分之四十，預計明年三月可以架就。湘桂公路桂林至柳州段九座大橋，係由西南運輸處設立機關施工，完成後適值雨季發水，有數座被水沖毀，現已修復。其自大塘至鎮南關一段，改善及渡口工程，已由本部設立駐鎮南關專員辦事處，撥款督促桂省辦理。明江便橋，業已完成，餘在積極進行中。至自河池至貴陽一段，正在分段改善。

因以前根基太壞，改善頗不易，而最感困難者，為車輛行駛過多，每日達數百輛，其每日損壞程度之速，遠超出於修善之進展程度，故進步不易表現。惟有持之以恆，不斷改善，一旦根基確固，則毀壞不易，改善之功，自易見效矣。

(二) 西北路線 以蘭州為中心，分別至臨洮、猩猩峽、西安、及漢中至西安等路線，總長約三千四百公里。各項改善工程，大體初步完成。蘭州至臨洮路基橋涵工程，大致完成。路面工程，正在趕辦。自華家嶺至雙石鋪路面工程，亦在積極趕進。自蘭州至猩猩峽仍擇要進行，尙須切實加工。現為徹底改善西北公路及新築重要路綫起見，已成立西北工程處，負責辦理。

### 改進運輸

自漢口撤退以來，交通運輸，集中公路汽車。一年餘來，增加汽車數量達七八千輛。前方軍用汽車，尙不在內。於是以前機械缺乏，爭相招致，以致司機居奇，紀律不行，弊端百

出，行車秩序，無法維持，肇禍屢見，尤以汽油配件漲價，司機盜竊汽油配件，數見不鮮。公路尙未改良，加以司機不注意，車輛之損壞更甚。同時一切運輸，集中公路，其運輸量之不易與鐵路抗衡，更屬顯然。而各方因責望之切，遂有種種運輸機關之設立，機關愈多，治絲愈禿，政府有見於此，爰於最近邀集各機關討論運輸調整辦法：

(一) 調整機構 現在重要運輸，約分三種：(甲) 軍事運輸；(乙) 民運公運；(丙) 國外運輸。軍事運輸由軍事運輸司令部負責調整，民運公運由交通部負責調整，國際運輸由西南運輸處負責辦理。另由行政院將水陸運輸聯合委員會改為設計機關，為上述三部分聯絡合作之機構。在本部本身，將公路工程與運輸分開。公路工程方面，設立公路管理處專司建築新路及保養舊路，運輸方面設立運輸局，專任運輸業務。俾各有專責，不致因運輸繁忙，而疏於養路；亦不致注重工程，而忽於運輸。

(二) 統一管理行政 目下各省各自發給汽車牌照，軍事機關及西南運輸處所發牌照，亦不一致，以致汽車種類數目，無法統計。業經規定所有軍用車輛及西南運輸處牌照，一律用軍用牌照，所有行政機關民運車輛以及交通部運輸局車輛，一律均用民運牌照。由本部設立汽車牌照管理處，管理汽車登記驗發牌照事宜。所有民運公

運車輛司機，統須登記，於驗發給執照與發給汽車牌照及行車執照時，同時驗發，以便對於司機有所稽考，而作罪犯法者得以剔除。

(三) 徵收劃一養路費 原定汽車通行費，為數較高。機關車輛，不能一律繳納，尤以各省自收通行費，以致參差不一。故最近將通行費改為養路費，並將費率降低自一角五分改為六分(部轄公路)，不論官商車輛，一律徵收。即交通部車輛，亦同樣照繳。軍用車作價收現，所收養路費，即充保養路工之用。計全年就西南西北各路，約可收回四百餘萬元，而養路費用約須八九百萬元。

(四) 改良沿途設備 設備中之最主要者，為渡口。除已有正式橋梁者外，所有渡口均擬增加設備，如烏江渡口，於五月中江水暴漲，河面既狹，水流又急，以辦事者平時未加注意，以為洪水低水，並無區別，未先增加渡口，以致因過渡困難而擠塞。現已新增加渡口一所，海棠溪渡口，現已建築永久碼頭，即可全部完工。每日可渡車×百餘輛，其次為修理廠修理所膳宿站加油站等，亦正在逐步設置。

又訓練汽車司機，為改良公路運輸之根本。修理機匠，亦異常缺乏居奇，故亦應同時訓練。除各路局均自設班訓練外，本部亦設訓練所訓練，第一屆學員司機機匠及站員共二百四十五名，已先後畢業，分派工作，成績尙屬優良。

## 試辦公路馬車運輸

鄭德奎

自抗戰以來，行都移駐重慶，後方交通建設，突飛猛進。公路進展踴躍，惜苦於車輛不充，汽油不足，一切補充，須仰給外貨。加以內運困難，致形成有路無車，有車無油現象。候車者始苦登記後購票無期，繼患得票後乘車無望，滯居逆旅，苦不堪言。各路長程客票已擁擠不堪，短程客票更無法兼顧矣。

最近本部設立駛運管理所，與辦駛運。每次貨運，雖為數不多，然積腋成裘，成績亦尚可觀，貨運困難，賴以稍減。惟客運困難，尚未計及。以目前外匯損耗之大，貨物內運之難，欲購額車油，自難舉辦。為解決客運困難計，似可創辦公路短程間馬車運輸，以代汽車汽油之不足。如以馬車日行六十公里計，可於沿路每三十公里設一餐站，六十公里設一宿站，專司招待旅客膳宿之用，所有短程間旅客一律改售馬車票，長程間旅客則售汽車票，使汽車馬車聯合運輸。馬車速度雖不如汽車遠甚，較之往昔驟車滑杆，則加速多矣。以行程無期之短程旅客，予以有定期之馬車代步，自無不樂於接受。馬車設備，又不必仰給外貨。誠一舉而數得。為慎重計，似可先擇一路試辦，逐漸推廣。

## 確立本部對地方交通設施之聯繫

汪友明

介紹英國之審計視察及補助金制度

英德范因納 Fincham 謂：英國中央政府統制地方機關之方法，雖所多端，而最重要者，莫若（一）分區審計制度；（二）視察制度；（三）補助金制度。各地方機關之所以廉潔而有效率者，實得力于此也。范氏在其所著『英國地方政府』一書內（一九三三年出版），曾有詳細討論，茲因篇幅所限，述其概略于次，以供研究。

### 分區審計辦法

英國各地方機關之一切帳目，概由常設之分區審計員，負責審核。查察有無不合法及不經濟之支出，猶之工程師負責驗收新建工程之任務相同也。英國近代審計制度，創始于一八三四年，迨一八七九年分區審計員法案通過後，修正審計制度，對於地方機關之審計權，大為擴充。截至一九三三年止，全國共有八十七位審計員，分駐全國各區，實施分區審計制度。每一分區審計員率領幾位高級或初級助理員及一位計算員，負責審核一區賬目。自一九二六年後，錄用此種審計人員，完全採用公開考試方法，就分區審計員之職責而論，除于地方機關之法令及財政，均須有專門研究外，尚須能站在民衆立場聽取及判斷各種支出，是否妥當，解決關於法令財政及會計上之種種疑難。故分區審計員既須熟識地方法令及各種會計制度，又

須具有高尚人格，而能公正裁判，位得其人，殊非易易也。

### 視察員之作用

考英國政制，中央與地方間之聯繫關係，至為直接而密切；與歐陸各國，其間有承轉機關，間接發生關係者，有所不同。故視察員成為中央政府與地方機關相

聯繫之最重要骨幹，並公認為政府之耳目，嗣因地方機關之書面報告，往往袒護自己缺點，難以憑信，不若視察員之考查確實可取，遂致對於地方行政准駁之權，逐漸操之于視察員矣。復次視察制度與補助金制度，具有密切關係，其結果實足以增進行政效率。蓋對於效率之最有力之制裁，為根據視察員之報告，而取消補助金也。視察員之任務有三：視察員為監督地方行政效率，使合乎國家所定之統一標準。如果考查結果，未能達到一定條件，則可報告中央機關，停止發給補助金，此其一也。視察員因見聞廣闊，知識新進，可指導地方機關處理政務，此其二也。中央補助金支出數額，日漸增多，因而干涉地方行政之範圍，亦復日漸擴展，為避免積壓而致錯誤，此種事項，大都交由視察員辦理之，此其三也。英國關於地方機關主辦之救貧教育衛生公路警察行政等，中央機關均各設有視察制度。所有各機關

視察員之錄用，大都採用考試制度，然亦有採用甄審辦法者，至分區視察員，以不調動為原則，求其精誠專一，且與當地取得友誼聯絡。倘經發覺與當地有感情用事者，立予調遣，以免阻礙也。

### 補助金制度

考補助金之作用，原所以調劑貧瘠地方之財政，使其建設事業能達到國家所要求之最低限度。蓋國家為謀全國平均發展，必須訂定中心工作，期全國各地均能

達到一定標準。惟各地方機關，情形不同，或因貧瘠，財源無從籌措，或因民衆未盡明瞭，羣起反抗。中央機關遂不得不發給一部份補助金，以濟其財力之不足，因此中央機關漸次握有統制地方機關之權。中央機關發給或取銷補助金之標準，概係依據視察員之報告。視察員之所以為地方機關尊重，而其權力日漸擴大者，補助金制度以其為其發動機，亦即視察制度與補助金制度發生密切關係之所在也。總之地方建設，日益擴展，求助于中央補助金者，亦復日增，遂致補助金比例愈大，而地方機關之獨立性，亦愈減少，終至演成所謂中央統制。英國關於教育衛生公路警察行政等，均由地方政府主辦其事，中央機關僅設視察制度，考詢工作效率，決定補助金分配標準，並不直接主辦。例如教育費用，完全由中央支出，教育補助金由百分之五十至七十或八十，

公路補助金由百分之七十至九十，警察行政補助金達百分之五十，衛生補助金每年亦有大宗支出。中央補助金比例之大，可見一斑。

綜上所述，可知英國中央政府對於地方政府之審計視察及補助金三種制度之特點如下。內外聯成一體，行政效率大增，此其一也。凡地方行政准駁之權，大都操之于公正之視察員，此其二也。分區負責，使其精誠專一，此其三也。補助金制度與視察制度，運用密切，此其四也。視察人數之多，亦即監督之嚴密，此其五也。凡事之適于地方主辦者，均由地方機關辦理，此其六也。任用人員，概用考試辦法，此其七也。而其惟一目的，則在促進行政效率。

英國中央政府與地方機關，其間之聯繫關係，直接而密切，在內容上，實與本部對於所屬附屬機關之聯繫關係，頗有雷同之處。故上述三種制度，可為本部研究促進行政效率之借鏡。以視察制度而論，在郵政方面，郵政總局設視察長一人，視察員二人至四人，又設副視察二人至四人，各管理局各設巡員若干人，又設本地巡員一人至二人。在電政方面，電政司原設視察員若干人，各管理局最近各設巡查員若干人。在航政方面，各航政局最近各設巡查員若干人。在公路方面：公路總管理處設督察工程師若干人。上項人員，如何內外聯成一體，分工合作，職位應否予以提高，人數是否足敷分配，皆可借助英國制度

，有詳加研究之必要。以分區審計制度而論，本部各附屬機關之帳目，雖已逐漸移交審計機關審核，似無可比擬，然而仍由本部自行審核者，尚屬不少，例如各電政機關之帳目是也。況本部各附屬機關，均屬國營事業機關，除應接收審計機關之審核外，而內部行政上之稽核，即派員查帳，尤屬重要，此項查帳制度，實可師其辦法也。本部設查帳員五人，各鐵路管理局各設查帳員若干人，而總稽核一職，直接由本部派充，各公路運輸局各設服務檢查員若干人。上項人員，應如何調整使內外聯成一體，增加職權，分配人數，並將各電政機關之帳目，改用分區審核制度，亦尚有研究之必要也。以補助金制度而論，本部郵電路航各款，原已實行統收統支，酌盈劑缺，寓有補助制度，使各項工作，均能達到一定標準。惟補助金之分配，是否完全根據視察員之報告，以及工作效率特優，或成績過劣者，如何獎懲，似尚有研究之處。

### 抗戰文摘

百齡老人馬相伯先生於十一月四日逝世，本部張部長電唁其家屬云：得電驚悉相老仙逝，肝膈遠播，海內同悲。天不慈遺，國喪元老。先生千秋明德，一代禎祥。堅國難必雪之殷，抱家祭毋忘之痛。仙蹤雖渺，聖典長存。遙勝天天，彌增悽戀。特電馳唁，尙祈節哀云云。

# 從江西公路說到路工隊

孫乃駭

自南昌淪陷，贛北公路次第破壞後，目下贛南公路，已成該省之惟一總幹線。路線自湖南省界可通衡陽之界化岡站起，經蓮花、安福、至吉安。由吉安轉向南經泰和、遂川、到贛縣。再渡贛折向東北，經尋都、甯都、廣昌、南豐、南城、金溪等縣，到達臨潭，爲浙贛鐵路之現行終點，可與鐵路聯運至金華。公路自贛潭向東，經上饒，廣豐直通金華，及安徽省之西南角各地，全線成英文之「V」字形。自界化岡至贛潭，計長七百八十三公里。車輛繞道向南而來，路程遙遠可見。省方有鑒於此，乃將自泰和渡贛江經興國一線，加以搶修。再自興國新築一線，接尋都、甯都間之銀坑站。築通以來，已有數月。凡閩浙兩省入湘之車輛，可縮短路程一百三十一公里之譜。誠於時間及消耗上，減低損失不少。上線之總里程，已縮短至六百五十二公里。

福建幹線，可自邵武，通達江西之光澤，經黎川而接通南城。或自福建之長汀，可經瑞金，通達尋都，再轉至西南各省。

廣東方面，自曲江經南雄，接連贛產豐富之大庾，而達贛縣。

上述爲贛南公路網之概況，及其連繫鄰省幹線之重要性，可以於附圖中見之。

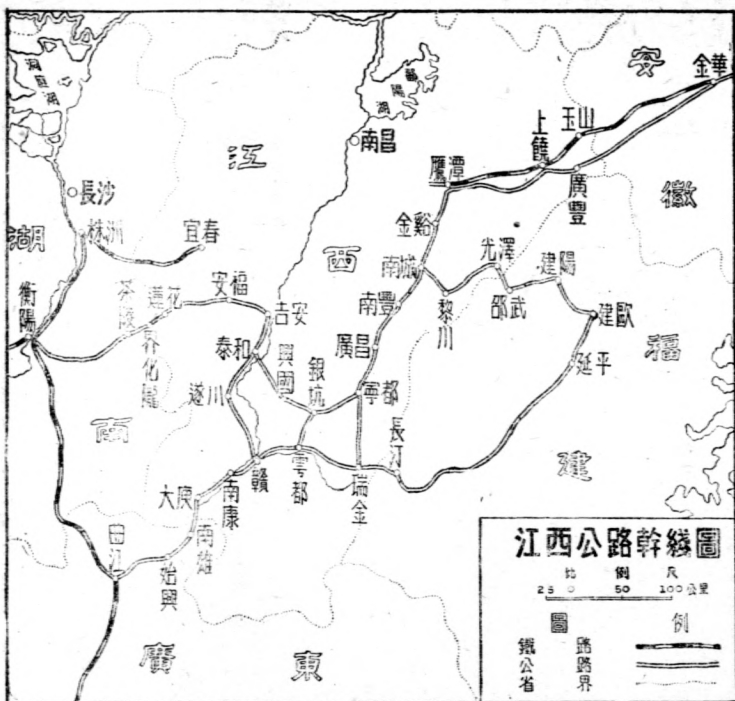
贛北公路破壞工作，大部由省公路處所組織

之「軍工團」任之。計有二十一隊，每隊三十六人，大半皆爲舊有路工隊。據稱工作效率極大。目下自贛潭至贛縣公路，長四百八十八公里，及其他搶修各段，總長約六百六十五公里之公路，皆於七八兩月中，由路工隊搶修路面橋涵，而得車輛暢通，誠屬難能可貴。現下尚有一部份，在繼續搶修中，無礙通車。蓋贛南公路，路面損壞，受水沖蝕更烈，加以橋涵已腐爛至不勝載重，爲久已停止客貨運之路線。江西之橋樑涵洞，皆以方山上而下之新樹木建成，故每橋之壽命，不過兩年。加以採料須在一百華里以外運來，在此特殊困難環境之下，得於最短時間，修理各橋，便能通車，實歸功於該省路工隊之熟練技術與經驗。尤於此抗戰期間，此種健全路工隊，值得我等大大注意及羨慕！

江西公路，大部幾皆於剽匪時速成。江西素以採林著稱，於是就地採木架橋，乃當時自然之速成計劃。用以急用急成，果屬事半功倍，奈不上兩年，即已腐蝕不堪。故路工隊除修養路面之外，不得不多費時間，用於修橋工作。多年以來，修橋工作幾多倍於修路工作。因其新木之太易爛蝕也。於是採料工作，成爲每年之大問題。由

離公路二十華里而漸及五十里，迄今非在一百華里以外，竟無木料可採。路工隊之修橋工作與經驗，亦與日俱增。據目下效率，每隊工人（計三十二人）平均三天內可建築六公尺孔之木橋一孔（在普通高度三或四公尺內者）。至於修養路面技術，比較上不及修橋工作。但由於監工人員之努力，工隊能按時在路工作，仍能切實幹事。其成績據紀錄每日每隊翻修三公尺寬路面長一百至一百五十公尺。較之沿路不見路工，實不可以相比。此次因公得到贛南各公路，十餘日內所見皆然。離時至黃昏，尚有工作者，其克盡職務，固是本份，而養成此本份之習慣，實不可不歸功於在上之負責任事與勤於督率也。

後方公路，何止千萬公里。路面之保養得宜，實非易易。蓋其損壞，續漸由小粒而至大坑。保養路面，亦非日日爲之不可。尤可砂石路，更須如此。故路面之平整與否，對於車輛損失，油類消耗，關係至大。其影響整個抗戰經濟，更是嚴重。因此從勘察江西公路及其路工隊後，即聯想後方各地路工隊之必須切實化，基本化。必須設法訓練，養成幹部工隊，以適合各地環境需要，而成立各種工隊。苟能在相當範圍之內，自力修築一切，實可加強後方公路運輸之效能，此則吾人必須盡極大之努力以促進之也。



### 雜訊一束

(一) 本部駐港審標委員會委員，照章應請中央政治委員會建設事業專款審核委員會遷眷，茲由該會電荐陶百川君担任，當經本部函聘。

(二) 本部公路運輸總局局長陳體誠君奉請辭職，已由部轉呈行政院照准，所有該局局務暫由本部張部長兼理。

(三) 本部第一區電政特派員朱一成君，奉派赴英美洽辦料務，在出國期間，其所遺職務由本部專門委員胡瑞祥君代理。又第二區電政特派員辦事處，亦已在西安正式成立。特派員為前河南電政管理局局長蔣傳儒君，其管轄範圍為豫陝甘青晉等五省云。

(四) 中蘇航空公司，已正式組織，本部應派董事三人，除聘張元夫君為董事兼董事長外，並派定航政司幫辦吳元超君，專員劉唐領君為董事，並由劉君兼任該公司協理。聞張君等一行，已於本月初旬飛往阿拉木圖，參加該公司初次董事會議云。

(五) 美國公路技術顧問團抵滬後，即分赴同登、鎮南關、及貴陽、昆明、仰光、海防等處實地考察，現已返滬。聞本月底將轉赴西北各地，本部張部長屆時或將出發西北視察云。

# 汽 車 滑 傾 後 救 濟 辦 法

## 介紹一個自動起出法 韓志信

查自抗戰第二期開始以來，戰區已由平原引至山地，運輸已由鐵路轉到公路。公路為目前軍事運輸唯一之交通，亦即將來勝利原素之一，惜西南路綫崎嶇，坡度特大，路面失修，凸凹不平，兼之氣候潮濕，每多陰雨，路滑泥濘，車輛至易滑傾路傍，及陷入泥塘，而不能自拔，尤以陷傾於山谷曠野之處為最苦惱！

車輛滑傾路傍，或陷於泥塘中，其普通援救方法有三：(一)以專備汽車拖車援救；(二)用其他汽車拖拉；(三)以多數人力拖拉。以汽車拖車援救，最為便利敏捷，惜其代價甚昂，每部非萬數千元不辦，且往返所耗之油費，尤屬不貲，如遇有空車經過援救，固為最佳，惟若是巧事，絕無僅有，故在實際上，援救之困難甚多。如路途遙遠，無車派援；友車載重，礙難為力；特放專車，殊非經濟。若以人力拖拉，亦有相當困難，如司機無錢僱用拖拉工人；在曠野道路上，覓僱工人，殊屬匪易；即能覓僱，需錢費時，兩不經濟。

本篇所述之汽車滑傾泥自動起出方法，避免前段所陳種種困難，而依據下列原則設計，並經實地試驗，確適應用：(一)攜帶便利；(二)購置經濟；(三)使用容易；(四)不需外力，自動起出。

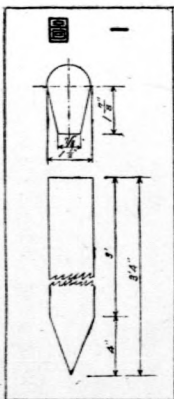
### (一)構造簡單便利

本裝置之構造，甚為簡單，隨車可以攜帶，遇事即可隨時取出使用，方法簡便，手續不煩，順手應心，機動車起，極為敏捷。至於置值，尤為經濟，僅需數十元，即可自製一套，若與購置汽車拖車之價值相較，僅為數百分之一，而其功用，除翻車機壞

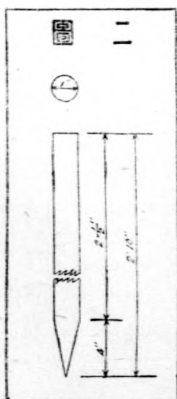
者外，決不遜於拖車，故在經濟方面言之，亦至得計。

本裝置之使用方法，甚為簡易，每次用時，只需打椿數分鐘後，安插別桿，踏動發動機，即可自動起出，難者需要一二小時，易者僅需數十分鐘。至於原動力之發生，不仰外來，係利用原車之發動機，推動後輪，轉捲鋼繩，為之自行起出，自抱自起，便利易舉。其構造方法，臚陳於後：

此項裝置，甚為簡單。僅抱打鐵椿大小三根，鋼繩一條，及別桿兩只而已。除鋼繩外，其餘均可自製，製造方法，分述於下：

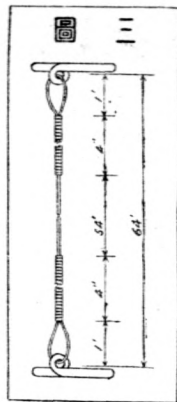


(二)小鐵椿二根，其式樣及呎吋詳於圖二，用一吋元鐵，依照規定呎吋切斷，略為打尖，即可應用。

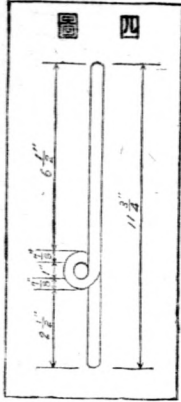




(三) 鋼繩一條，其式樣詳於圖三，總長七十四呎（兩端各折五呎造成實長六十四呎）係用〇二吋直徑之鋼絲七十二根，分六股，每股十二根，內加麻線，混合鑄成，頗難自造，宜向外洋購辦，否則難於適用，且不經濟。在鋼繩之兩頭，各折五呎，套以別桿，各留圈徑二呎（即長一呎），再將所餘四呎，先用鉛絲束之，再用呎吋直徑之麻繩週圍纏之，以免拖拉時鋼繩陷入雙輪之鋼圈隙內，其式樣如圖所示。



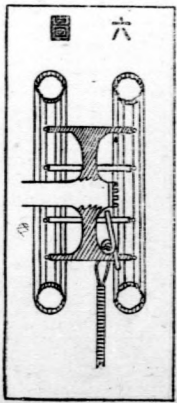
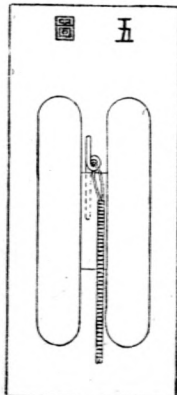
(四) 別桿二只，其式樣及呎吋，均詳圖四，用呎吋直徑之元鐵，照樣可以製成，惟注意桿之兩端，須削成尖圓形，以免鋼繩巧落於端上，致受損壞。



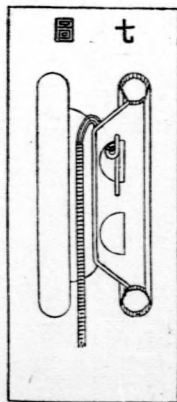
## (二) 應用方法無窮

按目前卡車在國內使用者，雖不下數十種之多，但攷其車輪之構造，却均大同小異，綜共可分鋼箍、六輪、鋼鼓，及雙輪軸單胎四種式樣。其用法分述於後：

(一) 鋼箍式之車輪，其式樣詳於圖五，如白氏等車輪，均裝此式車輪，其用法係將鋼繩兩端所裝之別桿，分別插入輪幅鋼圈上之圓孔內，然後拉繩釘樁，如圖九所示，俟椿釘好，開動引擎，陷泥之車輪，即可應聲而出。



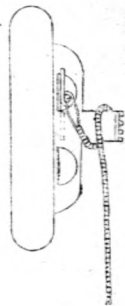
(三) 鋼鼓式之車輪，其式樣詳於圖七，現下大多數車輪，均裝設此種車輪，其用法係將鋼繩兩端所裝之別桿，分行穿過車輪之幅孔，再將別桿橫於孔上，緊繩釘樁，開動機關，傾陷之車，即可自動拖出。



(二) 六幅式之車輪，其式樣詳於圖六，如道濟等車，均裝設此式車輪，其用法係將鋼繩兩端所裝之別桿，分別於車輪之兩幅間，並將鋼繩在雙輪之間，纏繞一圈，以防別桿脫落，隨後拉繩釘樁，開動引擎，車輪即可由泥塘中，自動起出。

(四) 長軸單輪式，其式樣詳於圖八，係指雙輪軸而僅裝單輪胎而言，故無論任何車輛之雙輪，若僅裝單輪而陷入泥內，均可用此方法拖拉，惟倘因制鼓阻礙，別桿不能插入輪幅孔內，可將鋼繩兩端之繩圈，略為放大，先將繩頭送入輪幅之二孔內，再將繩頭由最近之幅孔拉出，套在輪軸上，即可扣牢，不致脫落。其拖拉方法，同上節所述。

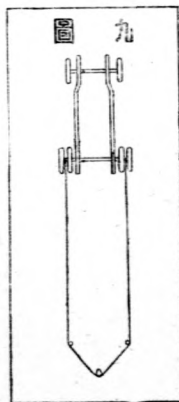
八



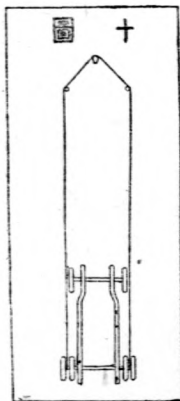
由於上述，各種不同車輪之用法，既已明悉，茲再將釘樁，起車之手續及應行注意各點，加以說明，以資依守，而免錯誤。釘樁方式，可分為兩種，車後樁及車前樁，每種釘樁，復可分為獨樁及三樁兩法。所謂車後樁者，係指在車之後端加樁，將車向後方拖拉，如圖九所示；所謂車前樁者，即在車輛之前釘樁，將車向前拖拉，如圖十所示。所謂獨樁者，係指僅釘圖一所示之主樁一根，不再用圖二所示之副樁，惟此法須有人在車前或車後指揮，不使鋼繩越過輪胎，致絞在軸上，方可採用，否則，不僅鋼繩易被絞斷，甚致損壞輪胎亦屬可能，故宜特加注意。

所謂三樁者，係指主樁一根，副樁二根，同時併用。在釘樁時，應注意樁位及間隔。主樁之半圓邊，須向拖拉之方向釘下，不可偏歪，以免鋼繩損壞。樁入地之多寡，須視土質軟硬而定，軟者釘入深，硬者釘入淺，惟不可過淺，致被拉倒重釘，反費時間，尤忌將樁釘淺而將鋼繩放在鐵樁之上端，易被拉灣。最適當之地位，係將鋼繩置於樁之最下端靠近地上，既免樁灣，復可避

滑。釘樁次序，應先釘副樁，後釘主樁，不可反之，以免不合重釘之煩。在釘車後樁時，副樁之地位，須距後輪二十五呎，而與雙輪之中心，絕對相對。如圖九所示，不可左右稍偏，以免車退時，鋼繩滑過輪胎，而絞在後軸上，惟在釘車前樁時，副樁之地位，應向左右稍偏，以免前輪滾在鋼繩上，而發生危險，但偏度每端不得超過一呎，以免鋼繩滑過後外輪，不能繞在輪幅上，致失拖車之效力。是不可不注意者也。



設在滑傾陷泥之附近，遇有樹木或建築物，可以利用替代釘樁，自應利用之，惟在未用之前，須先審定其地位，是否合乎利用之條件，倘地位過斜，或有損壞鋼繩時，應避而不用，另行釘樁，以免為小失大也。



## 請看德國人的節約！

勞觀

最近歐戰開始，德國為節制消耗，又在採用「計口授換」制度了。照規定，每人每星期所可購買的食物：

麵包二公斤又四百公分（合四市斤半）；

肉類五百公分（合十市兩）；

乳油八十公分（合二市兩餘）；

豬油六十公分（合市秤不足二兩）；

乳酪六十二公分（亦不足二市兩）；

果醬一百公分（約三市兩餘）；

糖二百五十公分（合八市兩）。

牛乳則僅限兒童及病人飲用。其限額之少，照國人浪費的習慣，只夠一日之糧，如何可維持一星期。德國國民因侵略而尚且能忍痛節約，中國國民為了抗戰建國，反不能忍受這種犧牲性嗎？

現在各地物價漲，米珠薪貴，低級員工，尚求其溫飽，原無節約之可言。不過，我在此欲特別提出的，中國的社會人情，最是講究酬酢。身為中國人，做的中國事，無論個人經濟情況如何，就非勉為其難不可。但請上一席客，動輒三四十元，實非經濟節約之道。為象願計，擬請本部新運協進社專辦「公共食堂」，供給低廉清潔之飯席，藉備同人交際酬酢之用，則人情與節約，庶可顧全矣。

特約  
撰述

# 平漢鐵路鄭信間破壞紀要

黃慕思

抗戰以運平漢鐵路首當其衝初以戰略關係，不四閱月而退守漳河，旋又改守黃河，時在二十七年三四月間，雖在台兒莊大捷之後，戰事仍極緊張。敵人謀奪津浦臨海兩路交點之徐州，不遺餘力，我雖極力抵抗，卒以火力見差，終於放棄，未幾而閉封不守，鄭州岌岌可危，鐵路人員及各黨政機關，已準備撤退。幸而轉危為安，漸趨穩定。詎料敵人改變計劃，一面由長江直攻武漢，一面由歸德亳州向西南前進，致信陽鄭城一帶，頗感威脅。至十月上旬，長江方面田家鎮已告不守，而信陽轟炸不已，危在旦夕。平漢沿線由武勝關以至鄭州，幾至終日不能解除警報，各站及列車之被敵機轟炸者，無日無之。至十月七日信陽南之柳林，突被敵斷，信陽旋亦撤退，而長台關三官廟等處，先後又發現敵蹤。且有繼續北犯之勢，於是路局及運輸司令部，先後奉到軍事當局命令，首先自動破壞長台關大橋，次而駐馬店以南軌道橋樑，再而鄭城以南，再而許昌以南，再而鄭州以南，同時黃河南岸至鄭州站之軌道，亦奉令拆除，先後將拆下之鋼軌枕木魚尾板等件，或裝車集中鄭州西運，或分別埋置道旁，莫不秉承駐鄭州之鐵道運輸司令部之命令，限期辦理

，而從事是役者，在鐵道運輸司令部方面，先派有平漢線區司令部王副司令瑞生，後派有鄭城車站司令方剛督拆。在路局方面，有工務第二總段副總段長譚振東，工程第二分隊隊長唐翼雲，工程第四分隊隊長方善培督率工程隊職工。及沿線路工，担任拆卸軌道及材料裝車各項工作，而由明港至鄭州沿線之各工務段長及監工，均參與其事。未明而興，入夜不息，每逢消息緊張，及期限迫切之時，則分班通宵趕工，雖寒風凜骨，未嘗或輟，其勤勞辛苦，無與比倫。作者時充鄭城工務分段長，掌駐馬店至許昌一段工務，襄助拆卸工作，朝夕與共，事事目覩。斯時武漢業已淪陷，路局撤退，路務行將結束，已奉到遣散員工命令，而參加拆卸工作之員工，明知工作完畢之時，即本人失業之日，但對於工作並不因之有絲毫懈怠，且努力特甚，其不惜個人犧牲，以顧全整個抗戰大局之精神，實為常人所不及。竊以此種精神，堪為平漢員工在抗戰史乘中之光榮也。

拆卸工作，於二十七年十月十五日開始，奉令於十一月二十五日一律結束，歷四十一日。茲將經過情形，紀要如左：

十月十五日信陽路線，已經截斷，長台關敵

人有繼續北犯模樣。長台關大橋已被破壞，三官廟間之橋樑，亦繼續破壞。明港站軌道，由工程第二及第四兩隊工人協同沿線路工，開始拆除。十六七兩日敵機往返鄭信間不輟，並追炸列車，白日工作困難。

十八日軍事緊張，駐馬店人心惶惶。工程隊員奉令改駐大劉莊。

十九日復往駐馬店站外，拆卸軌道，但以警報，至午後四時方能趕緊工作，至天明六時，計拆卸道八百公尺，裝運鋼軌一百四十根，魚尾板一百四十付，枕木五百根。以前拆卸材料，於本日裝車運鄭西去。

二十日因軍事緩和，工四隊及運輸司令部隊參謀率工人，步行確山車站，繼續破壞。駐馬店站外工作，復拆卸一千二百公尺，裝運鋼軌一百九十二根，魚尾板一百九十二付，枕木七百根，道釘一千七百五十枚，仍在夜間工作。

二十一日拆卸道三千公尺，並將大劉莊站各岔道全行拆去。計裝運道岔四付。奉令限三十一日拆至鄭店站南。

二十二日因限期緊迫，每兩站間軌道之鋼軌僅能裝運二公里左右，道岔須完全裝運，其不能裝走之鋼軌，須翻倒路旁。本日計拆卸道五千三百五十公尺。

二十三日拆卸道四千八百五十公尺，計裝運十二公尺長鋼軌二百六十六根，枕木六百五十根

，道釘二千三百枚，魚尾板二百六十六付。

二十四日已至遂平車站，拆軌道一千六百五十公尺，及全站之道岔，計裝運十二公尺鋼軌二百二十七根，魚尾板二百二十七付，岔心岔尖六付，道釘一千八百枚，枕木四百二十根。

二十五日至二十九日共五日中午，拆軌二萬九千五百二十四公尺，裝運鋼軌七百二十六根，枕木一千八百八十六根，魚尾板九百七十付，道釘三千六百十枚，岔心岔尖六付，岔枕九十三根，螺拴二百八十枚，已拆過焦莊車站。

三十日至十一月一日共三日中，拆軌一萬七千六百公尺，裝運拆軌六百九十八根，枕木一千七百三十根，魚尾板六百九十八付，岔心岔尖三付，岔枕一百二十根，道釘一千五百十枚，已整郭店車站。

十一月二日奉令限五日將膠城站內各軌道拆卸完畢，十日拆至許昌站南。本日及三日共拆軌九千六百公尺，裝運鋼軌三百三十根，枕木一千六百十四根，魚尾板五百三十付，岔心岔尖十三付，岔枕一百八十根，道釘一千六百三十枚，螺拴二百八十枚，拆至膠城站。

四日拆軌九百公尺，裝運鋼軌五十二根，魚尾板一百付，岔尖七付，道釘一千二百枚。因奉令協助拆運膠城大新麵粉公司鍋鏟機件，離膠限期，暫緩一日。

五日六日拆軌一萬另四百公尺，裝運魚尾板五十付，岔心岔尖二十付，道釘四百枚，並將大

新機件運出。本日工程車之離膠城，全段員司均移居車上。六年共處，一旦遠離，不盡依依！

七日拆孟廟村車站，八日抵小商橋車站，九日抵臨穎車站，十日抵大石橋車站，十二日午後抵許昌車站。計六日中共拆軌五萬另一百公尺，裝運鋼軌一千二百二十根，枕木三千五百四十六根，魚尾板一千五百五十付，岔心岔尖二十一付，岔枕三百二十五根，道釘四千三百枚，螺拴一千三百十枚。

十三日奉令繼續拆除許昌車站各軌道，并向北拆鄭州爲止。惟許昌尚有商貨搶運，故在許須多延三日。計自十三日至十七日止，共五日中午，拆軌三千六百六十公尺，裝運鋼軌五百三十七根，枕木三千一百六十根，魚尾板六百三十二付，岔心岔尖三十九付，岔枕一百六十八根，墊板四十二塊，道釘一千二百另六枚。

十八日離許昌車站，二十日抵蘇橋車站，二十二日抵和尚橋車站。計自十八日至二十三日止，共六日中午，拆軌四萬九千二百公尺，裝運鋼軌一千五百二十一根，枕木三千七百根，魚尾板九百七十三付，岔心岔尖十九付，岔枕一百另六根，道釘一千三百枚。

十一月二十五日結束時，因拆軌工作未畢，奉令將工程第二師四兩隊員工，移交隴海路局指揮，並將新鄭至鄭州路工，由謝莊監工劉文華帶領，隨同工程隊担任拆卸，由官亭至鄭州一切軌道，所有拆卸之鋼軌等件，一律裝車交鄭州隴海

路工務段，與材料廠負責西運，限一個月竣事。平漢路方面担任破壞軌道工作，即於十一月二十五日告結束，計由隴山至官亭止，除駐馬店以南因軍事情形特殊，不及裝運外，計共拆軌十九萬三千一百六十四公尺，裝運鋼軌五千七百另六根

枕木一萬七千五百二十一根，魚尾板六千九百四十七付，岔心岔尖各一百二十七付，岔枕八百九十二根，墊板四十二塊，道釘二萬另六百另六枚，螺拴一千八百七十枚，所有裝運之岔枕枕木，均係挑選較新者，而鋼軌則郭店以南，均係四十三公斤之長度十二公尺及十一公尺者，其不及運

走之鋼軌，均翻倒路旁，由運輸司令部呈請第×戰區司令部各縣政府，轉飭當地人民，於路局人員撤退後，分別移置距離幾兩旁五公里或十公里以外埋藏，並將路基挖平。

工程第二師四兩隊移交隴海路局後，由十一月二十六日起至十二月二十四日止，已將官亭鄭縣間軌道完全拆卸完畢，計共四萬四千五百七十九公尺。裝運鋼軌一萬另三百二十七根，道岔三十三付，枕木五萬另九百九十根，魚尾板九千五百六十三付，螺拴三千一百五十個，道釘八萬八千三百三十五個，墊板二千二百二十三付，岔枕七百二十七根。

至是，平漢路僅存地段之由黃河南岸至駐馬店，計二百三十餘公里之路軌。遂完全自動破壞矣。

# 桐油。茶油。蓖麻油

林文英

老林：老施！聽說你和尊夫人到了，特來專誠拜訪。

老施：不敢當，不敢當。本想拜訪的，這幾天坐的汽車，頭都弄昏了。車子好像牛跑一樣，顯得真厲害。

施太太：那車子跳得真嚇死人呀！我們在車上好像跳舞一樣。

老林：到底太太講話要藝術一點，原來你們一路跳舞跳得來，還要說什麼牛跑馬跑。這都怪路面修得不好，鬧車子什麼事。

老林：你是學機械的，所以怪到路面上去。不管，你總是公路局的人，我問你為什麼不把路面修好一點呢！老實說，不是誇口，假如我當公路局長，我一定做幾條好好的柏油路給你走。

老林：你到底是阿美利加的洋八股。咱們石油沒有開，那裏來柏油。當然可以買，但不要忘了，咱們是個窮光蛋。

老施：照你說，我們一輩子也看不到柏油路。我走不到柏油路，可算是活該，但不能說我的兒子孫子也看不到柏油路呀！

老林：假如我們石油開發以後，當然可以修柏油路，但不知那年那月的事。我却有個小計劃，照我的計劃，三年以後，全國公路都可修

成高級路面，也許比柏油路還好吧？

老林：我想到想聽聽你的大話。

老林：我想用桐油鋪路面。

施太太：林先生！你不要說桐油鋪路面，我這次出門買塊油布，還花了八塊錢呢！

老林：施太太！市價你確實比我懂一些，但我男人說話，都是望遠處大處看的，而且都在一個計劃或一個理想之下說話的，你想二三年後，還會這個價錢嗎？

施太太：那麼你說二三年後，油布可以便宜一點嗎？

老林：豈但油布便宜一點，假如照我的計劃實行，桐油簡直不值什麼錢。否則，為什麼能把牠鋪路呢？

老施：老林！有大話快說，說完了吃飯，不要拖泥帶水，兜那些牛圈子。

老林：好！你洗耳恭聽，我的計劃是從今年度起，各省尤其是西南可以種桐樹都種桐。公路及鐵路兩旁完全種桐樹，荒山荒地也種桐。照廣西的辦法，每年每村要種桐籽一百斤，四月一日定為桐花節，家家種桐。三年後便可結子產油，公路局也要養苗圃。你想三年後中國的桐樹，不知幾千萬萬根，那時候桐油還能貴嗎！

老施：好！照你的計劃說下去！

老林：那時候我就用桐油來鋪路。但桐油太流體了，也許說桐油裏面，或許有些好東西，好像鉛裏面有銀一樣，用來鋪路，未免可惜。所以主張先成立油料研究所，將桐油用蒸溜法分裂法，或其他方法取出機器油或其他可用之油，剩下來殘渣，才拿來鋪路。這樣可以減少牠的液體性，成半固體或固體狀態，把牠和砂石膠結鋪在路上，好像糖拌花生一樣，豈不妙哉？

施太太：林先生又來一個糖拌花生論。真是妙論人人有，林先生特別多呀！

老施：不要開賭玩笑，老林講的還有點道理，讓他說下去罷。

老林：公路兩旁及附鄉村所產的桐油，大體二三年內，就夠鋪一條相當厚層的桐油路面，一次鋪好之後，不要再鋪，以後只須修補好了，所以四五年後，就在公路兩旁的桐油，我們已用不着了。那時候桐油也不是完全不值錢，到底還是值幾錢。我主張將這些桐油出產所得，概歸給養路隊。我們以後養路的經費，就靠這筆生產來維持或彌補，或用以獎勵及津貼養路工人，你想對不對？

老施：老林！你的辦法固然好，但有些地方不能種桐樹，又將怎樣呢？

老林：所以我打了蓖麻油的主意。種蓖麻油比

種桐油還要快，一年就可結實，二年就很茂盛，生殖及繁殖力都極大。經濟部地質調查所曾把牠分析，可以提煉機器油，剩品殘渣，用作鋪路是很好的。

施太太：這次在路上，好像是零陵和安順一帶，

我看見許多小樹。他們說是茶樹，可以產茶油的，那不是茶油也可以鋪路嗎？

老林：施太太真聰明，我正提到這點，什麼地方適合什麼，我們就種什麼。總而言之，我們要盡量去栽植可以大量生產的植物油。北方也可以用棉籽油，不過棉籽油可供食用，價置太貴一點。雲南有白樹油，香果子油，還沒有好好利用。試想石油也就是古代動植物遺體，被壓榨後將油質儲存於地層中。儲量是有限的，將來不免枯竭。植物油可以年年栽植，所謂取之無禁，用之不竭的東西。我們還可繼續研究，從植物油中取柴油汽油，以作汽車燃料，這是很可能的。所以我覺得我們能開出石油來固然好，開不出來，也無用悲觀。人定勝天，誰說不能？

僕人：太太！請復了！

施太太：林先生今天真對不起，沒有買幾樣好菜，吃點便飯好了。

## 積極推進之節約儲蓄運動

查節約建國儲蓄券條例，業經國防最高委員會及立法院先後通過，並由國民政府於本年九月十二日明令公佈。按照該條例，此項儲蓄券由郵政儲金匯業局及中央、中國、交通、中國農民四銀行，發行。現本部郵政儲金匯業局已於十日起開始發售。本部為提倡國民節約，增加抵抗力，將組織推勸委員會由部長請彭次長兼按監主持辦理。略情曾誌本刊上期。查節約建國儲蓄券之發行，係抗戰期間國家重要金融政策之一，旨在動員全國民衆，扶助政府抗戰。所有本息，除由發行機關負責外，並由政府担保，異常穩固；且利息優厚，最低者為年息六厘，六個月後隨時可兌。實具活期存款之便，而收定期之息。凡我同人，自應踴躍購買，既可表現愛國之忱，復能獲得優厚利益。誠一舉而數善備也。

閱本部為倡導起見，業經認定一百萬元，以便本部及附屬機關人員購買。茲經委員會決定，每人購買最低標準，附表於左，用作參考：每月薪津總數

五十元至六十元 五元  
六十一元至一百元 十元  
一百〇一元至二百元 三十元  
二百〇一元至三百元 六十元

擬請儲蓄券數目

三百〇一元至四百元 九十元  
四百元以上 一百二十元  
以上數目，可由各人斟酌於一次或數次，由會計部份彙轉。如有不願購買者，可向會計部份聲明。此次該會奉令推動，旨在勸導，毫無強迫之意。想交通同人，愛國向不落後，將來成績，定可超出預期數目。

又中央各機關以節約建國儲蓄運動，關係抗戰前途至為重要，特組織全國節約建國儲蓄運動委員會，於十一月十日假中央宣傳部正式成立，推定負責人員如下，並將於各地籌設分會，策進一切。

主任委員 葉楚傖  
常務委員 潘公展 徐堪 彭學沛  
張厲生 馮超俊 葉淵中  
委員 黃仁霖 洪蘭友 吳澤湘  
康心如 溫少鶴 陳介生  
朱學範 張萬真 王志遠  
郭誠白 吳保豐 史貽堂  
薛光前 徐柏園 黃少谷  
程治波 蕭同茲 劉攻芸  
總幹事 劉攻芸  
副總幹事 王祖廉 于定

# 部務紀要

## ▲畢業生指導會成立

本部交通技術人員訓練所公路系第一屆畢業生二百四十三人，均已分發川滇公路處，川桂公路局，西北公路局，滇緬公路局，及四川公路局等機關服務。該所為增進畢業學員之服務智識與精神起見，特早准本部組織畢業生指導委員會，由本部張部長擔任指導長，該所盧所長擔任副指導長，並由指導長副指導長聘請章以獻、王文山、趙祖康、王世圻、溫敏慶、陸榮光、薛光前、馬軼羣、許行成、莫衡、宋希尚、譚伯英等為指導員，另由部派該所主任秘書任顯羣兼任總幹事。開該會附設在訓練所，已開始工作，凡畢業生請求指導事項，可隨時向該會接洽一切。又該所為陶冶畢業生德性並增進其智能起見，並已組織校友會，凡畢業生及付充該所職教員者，均得為會員，會址亦設在該所云。

## ▲部訂甄用雇員辦法

本部近來事務繁劇，如繕校及登記人員尤感缺乏，為甄用雇員以利處理公務起見，特訂甄用雇員暫行辦法十一條，於十月二十六日核准施行。

。開雇員分稱錄事司事，錄事担任繕寫工作，司事辦理事務工作，一律須經考試手續，錄取後先行試用一月，試用合格，由人事司正式派充，各司廳處所需雇員名額，則視事務之繁簡，由人事司會同主管部份商訂，會呈核定云。

## ▲本部招考臨時編繕

本部電政司為編輯成語電碼藉以增進電訊效率起見特招考臨時編繕人員十名，專司其事，約半年可竣事，故該項人員雇用期間暫定六個月招考事宜由人事司主持，主考人為典職科科長王世憲君，所有監試閱卷審查資格等項，由人事司會同電政司各派一員担任，考期已定本月二十日在本部舉行，聞以往交繳兩部核散人員，帶同證明文件，亦得參加考試云。

## ▲湘電管局組織調整

湖南電政管理局自分設湘西辦事處後，機構一新，工作緊張，所有辦事處事務，由該局總工程司兼工務課長陳樹人君負責主持。嗣因湖北軍事緊張，通訊頻繁，一切工程建設調度較前繁忙，為充實工作效率起見，本部特將其組織機構，加以調整。總工程司陳樹人君兼湘西辦事處主任，不另兼工務課長。原任代理線路股股長朱樹郁君升充工務課長。線路股股長朱國植君現仍在芷江工作，在未回局以前，股長職務，由該股佐理員李繼述兼代。

## ▲分發各大學畢業生

交通大學畢業生，本屆分發本部及附屬機關實習者，額定一百五十名，業經令派。又其他各大學有關交通學科畢業生，另定額七十五名，並與教育部商洽，由該部加倍保送，以備甄選。現教育部先後咨送中山大學等八校土木機械建築會計各系畢業生四十五名，經本部先行選擇成績優良學生二十六名，分發本部及附屬機關實習，以資造就。

## 介紹部屬機關刊物

查本部附屬機關編印刊物，按期出版者，至現在為止，共有四種。內容備載章程則法令，公務消息及言論等，極為充實，尤為部屬同人良好之參考讀物。茲將刊物名稱，介紹如下：

衡桂周刊（湘桂鐵路衡桂段管理局出版）

西南公路周刊（西南公路管理處及川桂公路運輸局合刊）

西北公路半月刊（西北公路運輸管理局出版）

浙江電訊月刊（浙江省電政管理局同人編印）

# 人事彙誌

陳本端

現任本部公路總管理處技正。

李應元

現任本部路政司專員。

劉如松

現任本部公路總管理處簡任技正，兼西北工程處處長。

朱瀾玉

現任本部會計處科員。

章景瑜

現任本部會計處科員。

王宗海

現任本部統計室科員。

徐光

現任本部航政司科員。

劉雲章

現任本部人事科科員。

朱英

曾任津浦及粵漢鐵路管理局課員。現任本部總務司助理員。

吳文伯

現試署本部總務司助理員。

張協衷

現調部在會計處辦事。

徐芳田

現任本部駐浦桂鐵路稽核。

周啟

現任本部秘書廳科員。

陳如銀

現任本部新路工程處課員。

邱聖瑜

現任本部路政司專員。

楊天孫

現任本部會計處課員。

張兆英

現任本部會計處課員。

武可久

現任本部航政司科員。

陸文發

現任本部航政司科員。

胡忠麟 董鐵寶 周瑞琴 沙燕昌 交遞大學畢業，派在本部橋梁設計處實習。

## 新運特訊

本部交通員工新運協進社，最近社務情形，經探悉彙誌如下。

(一) 遊藝室於本月十七日晚七時在本部免費放抗戰抗戰影片，觀衆極為擁擠。國劇組現聘樂師羅慎語君，每逢星期二四六三日担任指導，並籌備公演，爲前方將士捐募寒衣。又該室新成立暹曲，口琴二組，昆曲組由航政局長王沈兼任正組長，錢儀貴，王昌齡二君任副組長，口琴組由孫世昌君任組長，歡迎同人參加。

(二) 該社於本月十二日 總理誕辰紀念日，在本部新食堂，舉行首次社員聯歡大會，除該社遊藝室各組表演口琴，崑曲，及國劇外，并聘請鼓詞家山樂旦等來部演唱，觀衆達六七百人，情況至爲熱烈。

(三) 該社籌設同人消費供應社，已積極進行。先從採集米，煤，柴，炭，布匹，及各種必需品辦起，由高智辦大經主持。

(四) 書報室新購各種，政治，畫報，雜誌及各項通俗讀物多種，陳列本部圖書室，歡迎同人借閱。

(五) 貸款室已籌備就緒，擬向本部洽商借款，作爲基金，俟訂定貸款細則後，即可實施。

(六) 該社因業務發達，原有房屋，不敷應用，特呈准於本部新食堂左側，營造新屋五間，分作舉辦各項事業之用。