

# 抗戰與交通

(讀閱人同關機各部本供專刊本) 期十四第刊月半

## 鼓勵研究發明的風氣

一部抗戰建國史，現已寫到經濟持久戰的一頁，因了海口封鎖，歐戰擴大的影響，所有外洋材料，輸入愈感艱窘，國家財力，愈感消耗。而交通方面所需用之器材，大大小小，多半均須仰給外來，前途陰霾，確是有點惱惱。

但我們認為這是一個極好的時機，一個鞭策我們尋求新出路的唯一刺激時機，可以喚起我們的潛力，發長我們的本能，原來人們潛伏在生命最內層的氣力量，決不是平凡的刺激所能發發，必須要有不測的事故，才能燃引起內在巨力的



◀ 橋 索 之 江 岷 川 汶 ▶

### 本期要目

抗戰前後之交通建設  
幾個「專家」的頭銜  
再談木炭汽車的實施  
西康剪影(下)(特約通信)  
關於公路研究實驗室讀者通訊

公權 王雲五 沈圻等  
葛耕南 陳本端

發生。而今而後，每個交通員工，都應該從新以創始的方式，來做他所熟習的工作，決不能為「先例」所拘束，而仍閉着眼睛瞎混。司格芬孫，福爾敦，飛爾特，愛迪生，馬可尼，這些都是各時代各地方的「先例」之破壞者，都是一腳踢開了困難，從理想中追求實踐，推挽着人類文明向前向上。

解決當前的困難的對策，第一自然是儘量利用舊有或廢棄的材料，使不致暴殄天物，即竹頭木屑，都應愛惜收貯；第二對於新購材料尤應力求撙節用途，不輕言糟塌。但僅僅靠上述兩項，還是不夠應付今日局面，必須策動發明研究的風氣，使人人運用其腦筋，孜孜不倦，在科學的立場上，不斷地想出各種代替應用物品，因時制宜，以小博大，提高和發發國產原料的內在效用，以求自給自足。嘗聞於國防當局，目前軍事上我國作戰的軍器，已可自給。週顧交通方面，倘沒有這種準備，不可謂非交通界之恥辱！

希望不久部中應設有研究組織，切實工作，並訂立獎勵同人發明辦法。以交通方面人才之衆多，相信一定會有良好的收獲，現在社會上正提倡工作競賽，我們不妨因時利導，配合上這一種運動，以期貫徹我們努力的目標，爭取交通界空前的榮譽。

◀ 印 編 司 務 總 部 通 交 ● 日 六 十 月 五 年 九 十 二 國 民 ▶

南京圖書館藏

# 抗戰前後之交通建設

公·權·

四月廿五日歡迎南洋華僑回國慰問團演詞

諸位僑胞：關於交通情形，在本部所發印刷品上，已將抗戰以後交通建設狀況，詳為記載，深覺抗戰將屆三載，而可為僑胞告者，成績殊少，但吾人以往對於交通設施之努力，積極進行，未嘗稍間，祇問耕耘，不問收穫，至於能有多少成就，則殊未作過著之預期。良以我國往昔，尚無交通可言，數十年前僅有幾條鐵路，若干電報局，郵政局與招商局而已，考交通發展遲緩之原因，凡有數端：其一，因我國在國府成立以前，頻年內戰，國家財政，耗於軍費，致無力以圖建設；其二，因我國缺乏資本，任何鐵路，均恃外債以興築，一切受制於人。迨抗戰前二年，知對敵問題，遲早總須發生，交通方面，應有相當準備，對於國防上必要之鐵路，儘量趕築，其關係較切者如：粵漢鐵路在數十年前，北段已完成至株州，南段已完成至韶關，其株州至韶關一段，於抗戰前十月趕速完成。浙贛鐵路，起自杭州經南昌以迄株州，建築宗旨，原在開發長江以南之地域，蓋以往鐵路，均在長江以北，且大都均屬南北線，向無東西線，因築此路與粵漢聯接。另又築寧嘉鐵路，所以貫通江浙，使江浙軍隊運輸

，可以打成一片。此外粵漢路與廣九路之接軌，亦屬重要，在以往粵漢廣九二路，均達廣州為止，未經接通，後知抗戰之必然發生，故在戰事未發動前，路基側軌均經準備就緒，迨戰事發生未及旬日，即告接通。漢口撤退以前，國外物資之運入內地，全恃粵漢路之輸送，此項物資迄今猶未用盡，且此幹線之最大作用，在於溝通香港，益增吞吐之便利。當國軍上海撤退時，藉浙贛鐵路之完成大部軍隊，均經杭州已達南昌，而徐州會戰之時，在江南之部隊，得以輸運北方，漢口會戰之時，又得調集於武漢外圍，此皆鐵路對軍險。調度之功能。現在粵漢鐵路僅存韶關至涿口一段，約四百公里，浙贛鐵路僅存諸暨至鷹潭，亦約四百公里，雖此區區，尚有極大效用，迄今有許多物資，自前波進口，用手車板車與浙贛所存之一段，聯運以入內地，而廣東進口之貨，運至韶關，亦可與粵漢所存之一段，聯運以入內地。在漢口撤退之前，一切運輸固全恃此二路為主，要路線，即漢口撤退以後，此二路之效用猶存也。

公路方面之準備，在抗以前，築有南京至昆

明一線，即所謂「京漢公路」及戰事爆發，知西南方面公路之重要，設法加以改良，自重慶至貴陽，自貴陽至昆明，及自湖南至昆明，往時僅屬土路，自須積極改善，設西南公路運輸管理局專司其事。西北方面，則設西北公路運輸管理局負責之責。

對於新路建築，有由衡陽自桂林之鐵路，蓋當時認為如漢口發生問題，必向桂林撤退，故有湘桂鐵路之趕造，並由此可以通達安南，戰後十個月間，先將衡桂段完成，南甯至鎮南關一段，亦已興築，但因與法國交涉關係，進行稍緩，按原定計劃，本擬在今年四月通至南甯，十月間通至鎮南關，自南甯撤退後，柳州、南鎮兩段，均未能進行，先完成至柳州為止，故衡陽至柳州之鐵路，完全屬於抗戰時所興築。公路方面，除有桂林至鎮南關之路線外，並恐廣西發生問題，復有滇緬公路之興築，亦係抗戰以後之新路，費時年餘，所用民工達數十萬，甫於去年五月完成。本人曾往觀察，俾明瞭該路之真正情形，以作改進之參攷，因獲知該路之缺點，在於坡度太大，彎道太窄水溝太少，且其山上並無堅石，雨季時處崩坍，解決之法，須多築水溝，加寬彎道，故於去年五月起，實施改善工程，現僅完成其半，蓋以民工缺乏，沿綫人工稀少，招工頗為不易，且其地多瘧疾，須有相當之醫藥設備，方能順利進行。茲希望在今年雨季以前，可以完成十分之

七、俾使通車稍爲便利。公路建築，必須時時改良，刻刻養護。諸位對於滇緬公路，想頗關心，政府於此，亦極注意，蓋此路足以貫通海外及南洋一帶，西南各省，必須與國外貫通，始有價值，故該路必須終年通車，始能與世界及僑胞呼應。至於滇緬鐵路，所負貫通文化，發展經濟之責更大，故亦積極進行，但緬甸方面，尙未感覺此路之重要，因緬甸與中國向無交通，文化接觸較少，而英國方面，亦認尙無需要，對此路不感興趣，且英人懷疑此路在經濟上之價值。抗戰終了以後，物資之運輸，仍須經由安南，滇緬鐵路之客貨運輸，恐屬有限也。且因去年上半年，敵人在緬作種種劣宜傳，因而使緬人懷疑，對此不感熱心，致未能達圓滿程度，本年春，緬甸觀光團來華觀光後，對華印像頗佳，往者國會開會，議員對此路多持反對態度，現在則僅有疑問提出，不復有人反對，想不久可達贊助之地步。惟中緬邊界尙未劃清，以前曾有劃界委員會之組織，以意見未趨一致，僅以中英緬三方面之意見報告政府，未有結論。抗戰以後，對此事更形淡置，遂致鋪軌不易，此亦進行遲緩原因，此路之建築，原定計劃，擬先自東段昆明架起，不幸滇越路遭轟炸，鋼軌材料進口不易，乃改變計劃，自西段中緬邊境架起，但運料亦頗困難，刻正與緬甸及英國方面交涉中。

目前交通方面，關係較大者爲滇越鐵路、滇

外來物資，大部須經由此路，該路之運輸量，以往不過每年七八千噸，然現在之需要，每月須有幾萬噸方可應付，經與法方交涉改良，現每月已增至十萬餘噸，以後尙可漸次增加，上次遭遇轟炸，停車約二星期，已由我國派人帶同維修，蓋在漢口撤退以前，各鐵路雖時遭轟炸，但隨炸隨修，未嘗一日停車，乃由於維修之努力，茲亦以此方法，幫助法人，組織修路三隊，駐在該路，以便隨時工作。現在海防方面，物資堆積如山，原有倉庫，業已不敷應用，正謀設法趕運，如無轟炸，希望在四個月內運完，但亦不能不有第二準備，現正建築昆明至河口之滇越公路，在雨季前可完成百分之七十，倘此路告成，即使鐵路被炸，河內物資仍可照常運進，而在雲南之各種出口貨物，亦可儘量運出，故現在西南方面之重要幹線，爲兩條鐵路與兩條公路，均係貫通世界與南洋之大動脈，對於抗戰建國有極大之效用。

西北方面，有由重慶經蘭州至蘇俄之公路，此路頗長，以華里計，約一萬三千里，因此路與蘇俄有相當之關係，故必須設法維持，蓋自蘇俄進口之物資，均須持此路運輸，不但汽車可由重慶經蘭州，猩猩峽直達俄國邊境，並可利用駱駝運輸，現在西北所用汽油，一部份即利用駱駝運輸者。或謂西北方面爲何不建造鐵路，則因路線過長，短期內極難完成，且材料方面亦成問題，祇得改良公路，利用人力獸力維持運輸

我國的茶葉羊毛，亦可由此路出口。以重慶爲中心銜接各處之公路，現亦在逐步改良中，最感困難者，爲人工之缺乏，其次爲迅速辦理之缺乏，即石子沙土亦感不敷，以至無法迅速辦理，戰時不似平時，一切措施，雖期與理想中之希望平衡發展，按外國公路，每日行車在三百輛以上者，路面需用柏油鋪築，我國如計劃用柏油鋪築現有通車舊路八千公里，以每公里五千元計，共需四千萬，新路四千萬，以每公里一萬元計，亦需四千萬，絕非目前財力所能及，祇得漸次加以改善，此外並想將公路之距離縮短，以節省汽油。如川漢東路完成通車，即可不走昆滇綸線，如此可縮短距離二百餘公里，每月節省汽油費用，實在可觀，自昆明至叙府之鐵路，今年約可完成一百公里，此路對於經濟建設之關係頗大。西北方面，建築鐵路亦頗困難，現僅存臨海鐵路之一段，尙在向西展業中。

此外交通上設施，如航空方面，抗戰以來，正在逐步開展中，通達香港、河內、仰光之西南國際路線，及通達蘇俄之西北國際路線，均已開航，將來尙擬設法運貨。電信方面，現在由重慶至任何一省，長途電話均可通達。航政自政府退至四川後，已無大量航運可言，現正設法多造木船，在內河運輸貨物，以節省汽油。至郵政，編在機構仍屬完整，行政勉維統一。

交通方面之情形大致已如上述，關於各種數

字，在本部所發表中案已詳載，茲擇其重要者述之。

(一)戰前原有鐵路為九五五七公里，現尚存二二二九公里，(內有八百餘公里已自動破壞)建成新路六三五公里，在興築中之新路四〇七二公里，合計新路完成後共可有鐵路六千九百二十六公里，二三年後可見諸事實。

(二)戰前公路有路面者計二五〇〇〇公里，淪陷約七八九二公里，尚存一七一〇四公里，新築公路約三六〇〇公里，改良者九三〇〇公里，總計完成後約可有三萬公里。

(三)電話線，在戰前共有五三七七六公里，淪陷二二二四公里，尚存三二五二六公里，新築電話線一八五二九公里，現有共五一〇八一公里，又正在架設中者三五四四公里，完成後總計約可有五四六二五公里。

(四)電報線，在戰前共有九五三三二公里，淪陷二二九六九公里，尚存七二三六三公里，新架設者三〇三八七公里，正在架設中者三〇六六公里，完成後共有一〇五八一公里。

(五)戰前原有郵政里程五八四八一六公里，現有里程五二八〇九六公里。

(六)航空方面，戰前原有飛機三十架，現有飛機二十九架戰前航線里程一三八二六公里現有二四九〇六公里。

綜觀上述數字，可知交通方面之可以告慰於

各位僑胞者，即抗戰迄今，土地之淪陷雖多，而交通線則減少有限，且正逐漸補充中。我人知文化經濟之發達，非領交通不可，倘交通建設可以完成，則我國雖被迫而國土暫時變動，其力量將較以前更為雄厚，抗戰以前，西南西北，幾屬不毛之地，但真資源頗豐，倘能開發，其富庶固當與江浙相埒，故建設西南，即等於建設中國，此乃我人努力之信念，但衡以今日，人力物力，倍感艱難，日後盼望於僑胞無論在精神與

物質上之援助者，至為殷切，我國交通，尚不能如南洋之便利，此次各位遠道而來，誠必備嘗辛苦，至以為憾。但此間一切事業，無不從困苦中得來，就交通而論，因抗戰而遭受犧牲之員工，不知幾許。各位返還僑地時，希寄語各位僑胞，祖國之交通建設，正在無畏艱困之遠程中爭取出路，盼僑胞予以偉大之同情，則感甚矣(趙元慶金敏甫筆記)

四月二十五日下午本部與財政部聯合歡迎南洋華僑回國慰問團，假座中央訓練委員會禮堂舉行座談會，交換各項有關意見，會場充滿熱烈情緒，本部張部長演詞，業經本刊錄登如上，茲再將僑胞慰問團代表答詞，併誌于后，以饗同人。

張部長，交通部各位同志：適聞張部長講述交通情形，聆悉之下，曷勝興奮，兄弟在南洋時，曾聞燕京大學校長司徒雷登語余曰：「貴國有賢明之領袖，足為貴國前途慶。」又曰：「戰時以錢為最要，祇須財政上有辦法，一切問題，均可迎刃而解。」余詢以北方同胞心理上有何改變？彼答曰：「改變之趨頗多，所謂改變者，即盼望國軍與國旗到來之心更切也。」在南洋外國報上，見到關於祖國交通建設之記述，稱頌進步之速，及人力之不可思議。我人與西南公路來，並聆張部長之講述，耳聞目視，益信報紙言論之良確。海外僑胞未能盡所有力量，貢獻國家，至深慚愧，但圖懷祖國，固人同此心，希國內同胞，有以指教，俾以更大力量，貢獻於祖國耳。往者陳嘉庚先生曾建議捐款統籌統辦之辦法確可有效，但未按此法實行者，西南公路之行程，沿途崇山峻嶺，昔者認為無法通過之地域，今我黃帝子孫，已為披荆斬棘，闢為康莊，至足令人欽佩。希望交通方面，一切計劃，均能付諸實施，庶幾更可以加強統一團結，開發富源。祖國西南未經開發之富源甚多，倘能及時開發，祖國決無窮困之理。拿破倫有言曰：「祖國最後能比日本多下數百元，即可以戰勝日本。我等遠離祖國已久，禮節多未熟諳以忽略之處，並乞原諒。」

# 幾個「專家」的頭銜

二十九年三月六日在本部青年講習班演講

王雲五

我出來做事很早，而最近和最近的任務，是在商務印書館，所以我把在商務印書館的十九年中經過的困難，和克服的方法，簡單說一說。最初九年，我在商務印書館，並不感到什麼困難，因為那時候我是担任編譯所所長，這與我平生的興趣相符，既沒有大的困難，便無克服困難的機會。到了第二個時期，情形便不同了。

○……○  
……○  
○……○  
○……○

那時候是民國十九年，商務印書館董事會推我担任總經理，可是我並沒有做生意的經驗，而且那時候商務印書館的困難很大，表面上雖然還好，實際上已有不能維持的危機。我那時候就先到外國考察，以期有所取法，雖然祇有半

年的時間，但是因為是集中在一點——科學管理上，所以也還略有所得。經過這次考察，我才知道要整理商務印書館，非採用科學管理方法不可，回國之後，立主實行，而困難也就隨之而起。彼時鑑于商務印書館局勢之危急，不能等候時機，所以立即把方案發表，不料便遭碰壁，但由此失敗，却得到了許多的教訓，我平常用人，也是喜歡用失敗的人，而不願用成功的人，因為失敗的人，往往能利用其過去經驗，小心觀察以取改進

，和成功的人不要虛心求進步的不同。當我最初實施科學管理的時候，以為最容易對付的應該是知識份子，所以就在我的舊部編譯所裏首先實行，想不到我的舊部也會起來反抗的，後來印刷發行各部，也相繼反抗。當時許多人以為我不常的個性，令出必行，至少也要維持一點體面，不妨將內容修改一下。誰知道我却毫不猶豫地把原案撤回，我以為編譯所須合實際，不要專顧面子，在一般人看來，那時候的辦法，祇要把那方案改成有名無實就得了，但我想這是對不起科學管理的，因此便不顧旁人的譏笑，權做一個「撤回專家」，表面上把這方案撤回。須知實際上我並不消極，但以後再也不是大鑼大鼓的做了，以後的做法是叫做偷做，因為要實行科學管理，一方面是對人，一方面是對物，兩項同時進行，固然收效要快得多，要不然，先就一件做起，也是可以

的，我那時候雖然受人的譏笑，仍是偷偷的做，先在工廠方面就物的方面進行，對物是他人無法反抗的，等到因對物收效，取得信用以後，再去對人。可惜我們正要對人的時候，一二八的事變發生，商務印書館遭受一二八事變的影響，損失達一千六百萬元之巨，如果不是在那時對物方面

實行了科學管理，有了一點準備，早已一燒都完了，那有給我復興的機會。因此我得到了三個教訓：第一，我失敗的原因，就是把事情看得太容易，凡是看來容易的地方，便是最易失敗的，正如汽車在公路上走，越是險要的地方，司機一定很留意，不會出毛病，倒是看來平坦的地方，往往會驚駭的；第二，大鑼大鼓的作法，往往失敗，要成功必需不動聲色；第三，任何改革，必有阻力，遇着阻力，萬萬不可灰心，否則便永無成功之望。

○……○  
○……○  
○……○  
○……○

商務印書館遭了「一二八事變」的厄火，差不多燒光了，但是在七七事變之前，不但已經恢復，而出版的新書，每年反較一二八以前要多

，在「一二八事變」僅半年之後，我即實行每日至少出版新書一種以上之辦法，民國二十五年份，商務印書館出版的新書，佔全國出版書籍的百分之五十二，所以不但在本身是恢復了，同時對社會可以多動一筋力。

一二八事變以後，我認爲一個房子幾乎完全必須全部拆卸，方能改造，因此決定把所有職工全部解雇，以便陸續重新進用，在解雇的時候，不知受了多少職工的痛罵，好容易統統結束，解雇費約莫花了二百萬元，幸而一二八以前暗中實行科學管理，存了二三百萬的款子，才能先行解雇，再敢復興工作。這樣大刀闊斧的一幹，又是我博得「解雇專家」美名的經過，我在二十三年第一號的東方雜誌上，撰了「兩年中的苦鬥」一

文，這也可說是個人自傳的一片段。在商務書館被解僱僅六個月後，我就把他復業復工，陸續將解雇的職工用進來，除了已得到好事情的人以外，直接與間接上都使他們無一失所，而且復業後用進的人，待遇也增加了，在二十五年慶各人平均所得的薪水，比二二八以前增加六七成，于是我的一番苦心，便大白于人。那時明我的政策，是要使每個人都使用他的全部力量，機器也不使空閒，這便是工商業中科學管理的兩個要點，因此僅僅五年之間，便把商務印書館完全恢復。

### 維持專家

七七事件而發動了，有人以為這一次商務書館的重心不在開北，當比二二八的時候好些，然而實際上的困難，更甚於二二八時所遭受的。有人又以爲按照以往情形，解雇專家的作風，又將重演，殊不知八一三以後，我已一變而爲「維持專家」了。不僅未將尚有工作者解雇一人，甚至因戰事而失掉其工作場所的一千餘工人，一一都給以津貼，把他們的生計維持，隨後再陸續將他們用進，我在這個時期所採的方針，就是有大飯大家吃，無飯時大家吃稀飯。因爲八一三和二二八的情形是大大不同了，二二八時事實上既不能不藉改組而復興，而解雇後，因社會上其他事業與出版界的同業，都沒有損失，一方面可以安插商務印書館許多被解雇的職工，一方面因有三四千巨數的職工，也非陸續重新選用不可。八一三後，商務印書館實

際情形，原較二二八更惡劣，本來斷沒有維持全體職工的能力，祇因抗戰期內，各業均受影響，失業後不易再得業，庸庸者無以爲生，狡黠者或不免流入歧途，故爲國家社會前途着想，確定維持全體職工生計之方針，商務印書館雖然有千餘職工因戰爭而停工了，但是我們是用停職減薪的辦法，對於工人雖則不做工也發半薪，同時自我本人起，仍在工作中的職員，分別按薪水大小，改發原薪四成到八九成不等，把這些折減下來的錢，和公司方面另行支出的錢，來維持暫行停工之人。初時有不少人懷疑，這樣情形之下，如何能持久？然而現在居然也維持了三十個月了，一方面我們仍舊按事情給停工的人做，不使他們閒著，在香港，長沙和最近在重慶，分別擴充舊廠，和添設新廠，並且設法使他們改做其他工作，不到幾個月，每一個人都有了適當的工作，最近並且於恢復戰前原薪之外，按各地的物價情形，酌量加給津貼。

### 算盤專家

商務印書館目前的情形，薪水不僅觀戰前有所增，生意却打了一個八折，原料已經漲了好幾倍，並且有漲至十幾倍的而運輸方面，更是巨大的困難，有許多人都說我們書價增加得太利害，不知道現在原料平均視戰前漲價到十倍，而我們的書價，才加半倍，講到運輸費，從香港運一噸書到重慶，運輸費要三千餘元，就小學教科書而論，每噸約二萬本，實得售價不過一千七百元

左右，而運費倒要三千餘元，這種情形，我們如何克服呢？就原則上說，我們還是隨時隨地可以節省的，爲着文化的關係，就是不得不虧本的，也祇好虧本。所謂科學管理，就是會打算盤，但是會打算盤的，還須打大算盤，所謂打大算盤，就是把眼光放遠些，目前祇有許多虧損，爲着國家關係，和出版家的職責，我向來是以七本書賺錢，三本書虧本爲原則，現在則祇求裏面可以維持職工的工作，外面可以適應國家的需要，祇要勉強維持得住，盈虧更在所不計，但是大算盤固然要打，小算盤却仍一點不可忽略，因爲習性，遇事不肯運用算學，以求正確，往往說差不多和大概，「差不多」和「大概」，實在是二個魔鬼，非打倒不可，我對於任何事，都運用「算盤專家」的態度，處處打算，就是爲此。此外還須發揮試驗的精神，以應付非常的局勢，我國人對於舊日的方法，往往保持牢不可破的成見，不肯用試驗的精神加以改進，在非常時期，試驗更是不可少，平時不常用的，或認爲不能用原料，都應試行代用，不可偏於習慣，即或一二次的試驗失敗，仍須徹底的試驗，碰壁以後，轉個彎再找出路。

### 涉獵專家

其次談到求學問題，本人求學的經驗，也是會經失敗的。我是舊學沒有考過科舉，新學也沒有進過學校，更沒有出洋留學，但是大學教授

却會當過，學問都是自己苦求而得的，不過也有壞處，我是極端專學，而沒有一樣專的，我以為求學的方法，第一，要求研究的興趣，第二，要有研究的方法，沒有興趣是研究不起來的，沒有研究的方法，不免多費時間，假使我不走錯路，憑我這一些小聰明，和幾十年來不斷的努力，也許可以成一個大學者，不至像現在的成爲「涉獵專家」，換言之即四不像的學者。我的求學興趣，最初是如何發生，現時已記不清楚，不過沒有機會讀書的人，總反而特別喜歡讀書，而且得之很難，失之也不易，可是因爲有些小聰明，任何學科都頭頭是道，因此時時見異思遷，社會科學的法律經濟，以至自然科學的算學化學，甚至醫學，都曾研究過，外國文字也粗通幾種。拿這樣的精神，化在這許多上面，真是錯誤的，人家常常說，我讀過全部大英百科全書，從前我認爲是恭維我。現在我不願意聽到這句話，因爲我認爲這是一幅太笨的方法，我讀大英百科全書的原故，是爲了在十八九歲初任中學教員的時候，買了一部大英百科全書，分月繳款，每月繳十元，覺得得來不易，於是盡量的讀，讀了以後感到每科都有興趣，因而各科都學，其後對於各種專門學科，好博而不能專一，或者由於百科全書養成向的習性，也未可知。

民國十四年我發明了四角號碼檢字以後，繼續研究數字，持之以恆，我的研究的習性，便由

此變了，迄今十四五年，我都向專一方面，就是文字學方面從事研究，去年出版的中山大辭典「二」字長篇可爲證明，因爲發明了四角號碼之後感覺到編字典的必要，曾經編了一本王雲五大辭典，可是在今日看來便覺得是小而又小的辭典了，因此十年之間，繼續搜集辭典資料，先後集得材料卡片幾百萬張，進行的時候並沒有公開出來，可是給孫君先生知道了，很贊成我的計劃，提議由中山文化教育館資助我，編成比牛津大辭典更偉大的字典，如非戰事發生，至少已有三分之一完成了。全書共四十四本，計六千萬字，現在已出版的「一」字各條，共有九十餘萬字，此外我又下了一個決心，以一個不認識古體字的人，却想教人認識古體字，現在這目的也已達到，不久便可與世相見了。我現在對於研究的見解，以爲一個人對於普通學問得了相當根底後，應該到小圈子裏去研究，譬如對於螞蟻身上的風子，可以寫上十萬字的文章，便是成功，如果用中國爲題的大題目，祇能寫二三百字，那便毫無意義了。

○…………○  
**絕食**  
我對於處理家務，是用以身作則，責人輕，責己重的方法，這是家庭幸福之源，而且是家長權威之所

○…………○  
**專家**  
寄我的兒女們多曾受高等教育，可

是我自己常就他們專門研究的問題，和他們辯論，還得要給他們難倒的，便加緊自己去參考書

籍，從事研究，不肯放鬆一步，他們看到我老頭子尚且如此的好學，自然也會向上了。此外我認爲一個人修養的初步，不外是筋力要樂觀，身體要健全。樂觀的人，身體必健全，身體健全以後，更會樂觀，兩者互爲因果，相資並進。本人二十幾年來不知道病爲何事，更不知道吃藥是什麼一回事，百病之源在於胃，通常有胃病，就吃藥，可是吃多了藥，就失其效用，我偶然感覺消化不良的時候，就不吃飯，我會經絕食多次，有一次絕食至兩日半，却照樣做事。外國人於絕食的時候，主張休息，我却認爲一休息便思食，要真心絕食，必須照常甚或加緊工作，忙了些轉易忘却絕食的不舒服，絕食又是加緊的準備，這是我「絕食專家」的經驗之談。我生平最曠是常常見到的，就是在冬天的時候，六點鐘也起來了，不亂吃，不多吃，不吃，不吃零食，便是我的養生方法，雖然鬚髮已白，牙齒並沒有壞，因爲我不吃甜食，每頓吃飯二碗半，吃不下時就餓，餓到相當時日再吃飯時，其味真是無窮。

我認爲一個人固須有文明的頭腦，却不可無野蠻的身體，兩者配備起來，便能應付艱難的環境。最近我做了一副對子，似乎很可以表示我的性格，現在就奉獻給諸位：

「爲學勿萌老態，

做人須具童心。」

(金敏甫筆記)

# 再談木炭汽車的實施

## 西北公路推行木炭車計劃

沈 圻

自海口封鎖，燃料來源，困難已至極點，前方軍運，既極重要，後方交通，亦須維持，非迅速補助方法，決無以應付環境，爲求適合長期抗戰經濟原理，及取給便利起見，惟有倡用煤氣代油爐，利用國產木炭，或能解除目前困難，雖車輛及種種方面，未能如用液體燃料之便利，苟能管理得法，實無分軒輊。在抗戰未興以前，各省市公路機關，已不乏採用，且著有相當成績，如江蘇公路處木炭車六十輛，行駛兩年餘，以管理得法，頗著成效，西北產炭頗豐，羊毛車汽缸又大，在現在環境之下，尤應提倡，以增加運輸效能，惟此事極易引人反對，其理由：（一）促短機器壽命；（二）發動較費時間；（三）初行略慢，力量較弱；（四）員司工友比較辛勞；（五）木炭管理煩瑣，現在汽油價格高貴，輛一加侖油，即可有六七元之收穫，各司機均力持反對，多方阻撓。但本人對此略有研究（一）木炭與汽油消耗，現在價值約爲一與十四之比，每車每日平均行駛百公里，六輛羊毛車，如用木炭，每年可省洋三萬餘元， $(14 \div 1) \times 6 \times 100 \times 0.04 = 336$ 元， $336 \times 6 = 2016$ 元， $2016 \times 12 = 24192$ 元， $24192 \div 6 = 4032$ 元，以上車輛本身價值不過萬元。（二）木炭車如用汽油發動，至多十分鐘，但不當用汽油，須每車備一風扇，雇用一工友，每天未明時即令搖扇，一小時即發動自如，每車每日費洋五六角，並可生活苦力一人。（三）提倡國產燃料，以維持運輸，雖行車速度稍慢，亦無大妨礙，最近羊毛車掉換西安機器廠所製之汽缸蓋後，行駛力量，試驗結果，與用汽油相同，載二噸半貨客，由漢中至寧羌，行駛五頂關等坡度多次，毫無困難。（四）木炭車服務員工，應請用獎勵方法，務使各個用心使用，辛勞亦所甘願，運輸效能，必能增強，獎勵辦法另訂之。（五）木炭用量既多，不妨招商訂約，承辦所有廢炭，諸炭，及裝鑿等工作，一概包辦在炭價以內，另擬燃料之採管方法，（見後）並無何種煩瑣。

### 一、木炭車分期裝置及行駛停放辦法

第一期 先將已裝竣車輛，加裝漢寶段，以二輛或四輛行駛班車。另以一輛專供養路，分修漢中，寶雞二站，每日上下行對開一次或二次，行程一天，另預備車一輛，修寶雞車站。

第二期 繼續裝置，最少須完成二十輛，內十輛並同時加高車身及頂蓬，定期將寶漢段客車，完全改用木炭車，以十五輛行駛，五輛預備或停修，寶雞停放七輛，漢中停放十輛，褒城停放三輛，漢寶每天對開五輛或六輛，寶漢漢區間車輛裝路用二輛。

第三期 續裝五輛，使完成三十輛之數，並可以二輛維持漢白路漢中西鄉間交通，所有裝置木炭車三十輛，完全由局指撥羊毛車，責成委員裝置，務須依限裝成，所需材料工具，應令西區西廠儘予便利及協助。

### 二、木炭車員工之配備及訓練

（甲）每車規定正副司機各一名，共計六十名，先行集漢漢中以感化訓練，以便分配各車。

（乙）每五車規定機匠一名，學徒一名，共計機匠六名，學徒六名，依裝成車輛數量，次第雇用。

（丙）每五車設小工一名至二名，擔任裝卸木炭，清理車輛等工作，共計六名至十二名。

（丁）暫編木炭車爲二小隊，設隊長一人，分隊長二人，派工程師或業務股股長兼任，駐漢中分隊長二人，派由技術員專任



，聽隊長之指揮，一駐寶鷄，一駐漢中，管理并指揮機匠司機學徒小工，調度車輛等。

(戊) 匠徒司機，每到漢中後，入晚授課一時，另擬修車常識講義一份，交匠徒閱讀，又駕駛常識講義一份，交司機閱讀。

### 三、木炭車載重及消耗之限制

(甲) 汽油引擎改用煤氣，馬力或不至發生影響，爲免行駛不良起見，將載重量酌予限制，例如燃燒汽油能載重二噸半者，減載二噸，餘類推。

(乙) 木炭車燃料之消耗，依據各省市公路試驗之紀錄，每公里爲木炭一市斤，西北路情形微有不同，暫規定百公里用炭六十公斤，並在試行期間，各司機毫無經驗，引擎發動時，或須時用汽油，并規定每百公里以消耗汽油一加侖半爲度，一面趕備風鼓，風鼓購置後，每二車准用工夫一名，專司搖扇，嗣後即不准再用汽油。

### 四、燃料之採辦保管領用辦法

(甲) 查漢漢一帶，大都出產木炭，價目尙廉，採辦亦易，惟用炭既大，恐成求過於供之勢，且零星購辦，價格易被壟斷，手續亦感麻煩，擬鑒定炭質，連同廠師裝等件，一概包括在炭價以內，分大小雙兩種，大雙裝二十七公斤，小雙二十一公斤，招商投標承辦，(另訂詳細辦法)使源源供給，分期採辦或一次採辦均可，

但須常備有六個月之用量，以防萬一。

(乙) 指定寶鷄，鳳縣，朝台子，漢中，城固，西鄉六站，爲儲炭所，依據需要之多少，搭建大小之炭棧一所，每所設管炭員一人，辦理炭商交貨時之驗收過磅登記，及各車領用鈔手續，並負責保護木炭，勿使潮濕潰漏，或數量發生意外盈虧之實，如需汽油，仍須由起站發給。

(丙) 發放木炭重量依據行車，總里程消耗統計，定一標準，領用手續等一如汽油。(標準另訂之)

### 五、採用成本會計俾規收支盈虧

木炭車試行後，必須採用成本會計，使行車一應費用，得有精確之統計，藉覘收支之盈虧，俾察核其功效，萬一格於事實，難以照辦，則請以材料燃料二項消耗，另立科目，與其他液體燃料車按月或年度作一次比較，在燃料材料比較盈餘範圍內，得自由動支，作爲擴充木炭車，及改進設備之用，至折舊部份，或可免促短車輛壽命，可縮短折舊年限，以覘效果。

### 六、規定木炭車自購材料費

木炭車代油爐，及各部爐管之原料，概須購料自製，其他除灰渣清等用品及工具設備，耗費亦多，平均每車每月修理材料費用，至少須三十元左右，性質多屬臨時，購製設備，亦難預計，

爲購用便利起見，應規定每月自購材料費壹千元，在範圍內，得由漢處自行核定購配，以利行車。

### 七、木炭車服務員工應另訂獎勵辦法

(甲) 木炭車使用保養清理等手續，甚爲麻煩，早晨發動工作，與夜間整理工作，尤較汽油車爲辛苦，故管理人員及駕駛修理之機工，均應提高其待遇，使肯耐勞苦，誠意工作，發生興趣，最低限度，應較汽油車員工待遇，加高三分之一。木炭車員工提高待遇後，尙恐難持久遠，又須另訂燃料節省提成獎勵辦法，以激勵之，例如燃料消耗，前節已規定爲百公里用炭六十公斤，汽油一加侖半，而全月統計汽油消耗未超過前定標準用量者，即以節省燃料照定價作價，以二分之一獎勵司機，以二分之一獎勵其他有關員工，但是項獎金，必須月結月發，不可拖延，以昭大信。其燃料消耗超過前項規定，則不予獎勵，而接連超過二月以上者，應予以減薪降級之處分。賞罰既明，則各員工自必勇於服務，木炭車試用之成功，亦可操左券。

(乙) 炭木車用以載客貨，如管理得宜，盈餘必多，辦事員工之勤惰，關係效力極大，如能採用成本會計，每月將車輛折舊，燃料消耗，修配費用，員工薪資等種種費用，詳細折算記載，確計盈餘後，以淨餘百分之十，分配無獎，服務員工，必尤感興奮。

# 渝柳道上的煤氣車

佚名

渝宜間之有煤氣車，係自民國二十六年起，四川公路局購到華牌新車五十輛，往返馳驅，因利華車之汽缸，專為燃燒煤氣而裝，已形加大，其排氣管達2.5立方吋，故其成績頗佳。二十七年購有中央煤氣車推廣委員會由漢運渝時之雪佛蘭，福特各一輛，因汽缸較小，排氣管僅約為1.5立方吋，馬力較遜，但亦能勝任行駛，第三次係二十八年八月間，向副工程師恭柱由西北駛來之俄式羊毛木炭車，抵渝後，公路總管理處遂利用此車，派員會同液體燃料委員會所派人員，試驗於渝柳間，觀其運輸效能，得以代替汽油車，作為西南方面燃料之運輸工具，此次試驗成績，不亞於第一次所確定煤氣車能駛於渝柳路上之基礎，而為渝柳路推行煤氣車之先聲。該輛俄式羊毛木炭車，裝載酒精50噸，(連同隨車燃料半噸合計3噸。)於去年八月二十日下午二時，由海棠溪出發，當晚抵萬江，第二日抵松坎，第三日抵遵義，第四日下午六時抵貴陽，行駛里程計500公里，共費時三日半，沿途並未發生故障，且能飛過高山四處，即青崗嶺約絲岩梁山關，涼風垭，並無困難。在筑精加清理後，繼續開行，第一日下午二時出發，當晚抵貴定，次日抵獨山，再次日抵河池，第四日抵柳州。由貴陽至河

池，率皆重山峻嶺，木炭車均能越行，毫無阻礙，由筑至柳計程320公里，費時三日半，總計由渝至柳，木炭車行駛220公里，費時七天，平均每日行50公里，每日時間扣除加炭添油，以及清爐等停止時內之工作外，實際行駛六小時，故每小時之平均速度，為45公里。就試驗行程而論，煤氣車在西南公路行駛，與汽油車並無大異，確能勝任西南油運之新工具，據試車紀錄所得，平路上之最高速度，約每小時四十公里，在駕駛方面而論，因煤氣之生熱量，每磅約為1000 Btu，遠不及汽油生熱量之數，致使汽油車改裝木炭車後，其馬力自為減少，除減低行車速度外，每遇上坡道路，恆須時常更換速齒輪，此一點使司機感不耐，此外尚無其他駕駛上之困難。至燃料消耗，全程約共用木炭200市斤，即100公

斤，其中揮損損失約佔80%，實際燃燒，為160市斤，每百英里燃燒1.8市斤，引火汽油共需四加侖，機油2加侖，合每百英里一加侖不到，按照當時市價計算，全程木炭費20元，汽油費20元，機油費10元，共30元，合每公里油燃料0.30元，(車輛折舊，修理零件，工匠工資，未計在內。)從駕駛手續言，煤氣車之司機，雖較為麻煩，所費燃料成本，再加詳細研究，當可再行節省。此項用本地木炭代替外國汽油之消耗

## 看看人家的硬煤汽車

張孟令譯

歐戰各國統製汽油，俾供軍用，以致私人汽車，紛紛試用其他燃料，裝硬煤化氣爐一法，前已言之。(見本刊第三十一期)近英報又載私人汽車可用煤氣袋，不必裝設鍋爐，另在全英設立若干煤氣供給站，隨處可以購裝，較自帶化氣爐，便利多多，其法有二，特譯供參考：

(一)氣囊式：此法一九一四年歐戰時即已用之，囊以不漏氣之布製成，再納入木條箱內，置於車頂，即可盛氣，直接供引擎之用，因煤氣之壓力，與大氣之壓力相等，故囊不必過於堅固，其利在成本甚低，亦弊在囊體太大，佔地甚多，蓋十九呎長六呎寬四呎高之囊，僅能裝煤氣二〇立方呎，約等於一加侖汽油之力也。

(二)高壓瓶式：此法較優，瓶以鋼鐵製，煤氣以每平方呎五千磅之壓力裝入，故瓶體佔地甚小，而能容多量煤氣，可置於車內任何地位，(每瓶約容三〇〇立方呎)惟瓶身甚重，且需鋼鐵製造耳。現在英國已設此種煤氣大站四處，以供私人汽車行以二百磅之成本，即可設立分站，以供給任何汽車之用，煤氣價目各地不等，大致等於一加侖汽油之煤氣，售一便士半至一先令二便士云。

，實為目前公路運輸最切要之問題，又為我國

行煤氣車同人及司機不應辭之責任切惟以此次試驗觀感，渝柳公路若大量行駛木炭車時，沿途燃料之供給問題，誠屬萬不可忽者，因於山路多於平路之西南山區行車之時多用二三擔攜帶炭較多備炭站須相隔至三公里之距離，山坡甚大甚多處，并可使加炭站相距二公里，以免車未行至炭站，而燃料即已用竭，否則於備炭站間依道路之遠近，坡度大小，及多寡，另設木炭代辦站，徵求農民負責供給木炭，公路機關予以較優之代價，以資鼓勵。并於備炭站及代辦站地點，提倡人民設置，大量採木製炭，供給行車長期不斷之用。西南各省森林頗豐，木炭之原料，可無中斷，每日平均行車以三輛計，每日每站約需木炭五十市斤，即五十担，各炭站應雇用炭水夫數人，專司採炭，加水等工作，不僅節省行車時間，且可減少採炭之損失。

就上述燃料成本而論，木炭車每公里約合0.25元，以汽油車而論，由渝至柳三輛汽車，需汽油約150加侖，機油六加侖，共需金20元，每公里燃料費為1.25元，與木炭車相比，前者約為後者四倍餘。據運輸量計，每噸貨物，每公里燃料費，木炭車為0.25元，汽油車則為0.35元，差亦甚大，故無論按里程計，按運輸量計，本炭車均較汽油車節省燃料費無疑。若能大量推行木炭車，則汽油之漏卮，自屬大減，且木炭代辦汽油，不獨可以節省外匯，其他貨運成本，均可以減輕也。

特約通訊  
**西康剪影** (下)

婚姻

婚姻為人倫之始，在我漢族極端重視，近數十年來習染歐風，始講自由，國內風氣為之一變。西康向沐佛教文化，男女以出家為正途，視人倫為鄙俗，男子多妻共妻，女子不重貞操，婚姻制度，如納幣問名親迎等六禮，僅於各土司與大頭人間行之，亦復係摹倣漢族，以示尊嚴。至於民間正式婚姻，皆在神權支配之下，算命打卦合婚選吉擇兒祈福，皆憑神意為決斷，其手續如何，惜未之或睹，但結合與離異，均極自由，與歐西風俗，不謀而合。蓋西康女子多能生產工作，且勞動優於男子，故普通人民罕有多妻，且有公妻者，往往有弟兄或叔姪，同娶一婦，以主家政者，殊不為異，而地方一般現象，人口女多於男，女子能私通喇嘛，即幸竊，如能得活佛一顧，尤為莫大之榮，性慾犯罪事件絕少，而而女性病特多，因氣候寒冷，尚不易於漫衍，然而人種之退化，人口之衰減，頗為嚴重之危境。

喪葬

西康喪葬風俗，與漢族迥然不同。凡人死後，即延喇嘛在家誦經，為之懺悔，然後上葬如卜得死者無罪，可昇天堂，則用天葬，將屍身用牛駝至原野，延喇嘛圍繞誦經，家屬送至葬場，由至親行開刀禮，以屍伏地，由腦後至尻一割，然後由專業分屍者，片片割之，此時大鷄不招自來，紛集屍旁，立奪啄食，至屍腐俱盡，則不揮自去再以屍骨入臼春粉，和以炒麵，搗為若干丸，仍以剖鳥，如鳥啄食不盡，則謂死者生前罪業未淨，必再延請喇嘛誦經。凡出家人皆火葬，亦有平民不得火葬者，則來世仍能投轉人身，火葬後，如係活佛或大喇嘛屍灰，其中常有舍利子，為無價至寶，為精氣之結晶云。其餘屍灰用器收貯，藏儲舍利塔，以資供奉。如死者為罪犯，匪徒刑死者，則縛屍負石投之江水，以飽魚鼈。如係平民卜得水葬，則必為前世孽因，應墮地獄，其家屬即引以為恥，此即西康人視葬概兒也。我漢人寄居康地，其有病故，或沒於王事力能扶柩回籍者，仍回籍營葬，其次則就地火化，將灰質用器收貯，帶歸原籍，如或不能搬運者，則就

遷邊地民族，固無所謂周公之禮，婚姻本極自由，况西康向沐佛教文化，男女以出家為正途，視人倫為鄙俗，男子多妻共妻，女子不重貞操，婚姻制度，如納幣問名親迎等六禮，僅於各土司與大頭人間行之，亦復係摹倣漢族，以示尊嚴。至於民間正式婚姻，皆在神權支配之下，算命打卦合婚選吉擇兒祈福，皆憑神意為決斷，其手續如何，惜未之或睹，但結合與離異，均極自由，與歐西風俗，不謀而合。蓋西康女子多能生產工作，且勞動優於男子，故普通人民罕有多妻，且有公妻者，往往有弟兄或叔姪，同娶一婦，以主家政者，殊不為異，而地方一般現象，人口女多於男，女子能私通喇嘛，即幸竊，如能得活佛一顧，尤為莫大之榮，性慾犯罪事件絕少，而而女性病特多，因氣候寒冷，尚不易於漫衍，然而人種之退化，人口之衰減，頗為嚴重之危境。

雅江縣原名中渡，為康南要道，當平西綽橋未建以前，舟車渡，船夫募自內地，數十年來，船夫李氏，子孫繁衍，已成大族，李氏婚娶典禮，悉仍內地舊制，雅江附近康民，羨其彬彬有禮，沐其同化，遇有婚嫁，咸多效之。嗚呼！移

葛耕南

地以安唐之，衣食棺槨及封植亦如內地。

佛教重在心性，惟心性妙覺開明，爲不生滅，萬古長存，又有三世因緣之說，故視身體爲臭皮囊，不過暫時棲靈寄命，死後天葬，火葬，原亦無可厚非，但水葬關係民生飲料，而康人迷信爲死者有罪，不知公共衛生，此種風習，實行勸行改革之必要。

考吾漢族上古之民，死者亦未嘗不棄屍於野，以飽獸獸，繼以生者不忍其狐狸之食，蠅蚋之嘔，故有埋葬之舉，後世聖人，原情定禮，乃有衣棺之制，宅兆之下，賽禱之祭，蓋所以教天下後世爲之子孫者，永承孝思，所謂慎終追遠，民德歸厚，且爲政教，意良深矣。

●農作……西康地居高原，氣候寒冷，農作地帶，悉溯河流，所產糧食，以青稞（大麥之一種）爲主要品，其次則爲豌豆，蕎麥，馬鈴薯（俗稱洋芋）與蕪菁（俗稱團根）至於蔬菜，則悉漢人種植，蓋康人飲食簡單，須蔬菜也。其種植收穫，均與內地差異過甚，爰爲述之，用作研究邊地農事者之參考。

康地寒冷，故有「四月柳條抽」之謠，其播種時間，悉在每年春末夏初，播種方法，以籽種向土遍撒，撒後始用牛（牦牛）犁之，犁後籽種即爲土掩，以避免飛鳥之啄食，然後施肥，但每犁一土，用牛二頭，犁具繫於二牛角上，前用一人牽引

後用一人把犁，當其犁時，頗覺費力，不似內地用牛一頭之輕便自如也。

收穫在中秋後，多數地方，須應當地喇嘛寺之號令。蓋康省爲神補世界，喇嘛有呼風喚雨，驅雲逐電之法力，足以禍福一方，故禾稼之耕耘收穫時間，亦受寺院之支配，非若內地，視禾稼成然，可收則收也，西康不收收穫，有此限制，當收穫時，既感受人力不敷於農，有以過期遭受霜露雨之害，各寺則誦經於民衆之祀神禮度，如調丰稔，則又歸功於寺院之神佑，有時收穫過早，則將未全實者，去而藏諸家中，以備冬春草枯時，飼養牛馬，此種迷信損失，每年亦頗不貲。

西康農作之不發達，人事之不進步，已如上述，而地土瘠瘠，天氣惡劣，亦爲最大原因，高山地地苦寒多旱，低田雖肥，而水利不興，有露雨山洪之患，又有早霜，黑霜，暴風，大雪，雪雹（俗名雪彈子，小如彈丸，大如瓦石）鳥獸蟲害諸災，天時地理，均有其不可克服之困難，宜乎喇嘛神補易於感衆也。是關民生重大問題，深願當代專家，有以設法挽救之。

●牧畜……凡屬高原，不能耕作之處，皆爲天然牧畜地，人民逐水草而居，所棲者帳幕，草原平地，大者千百方里，一望無垠，森林山谷，亦爲良好牧地，所飼者山羊馬匹，因不善種植，聽其自然交

配，故牲畜不見繁殖，日趨劣弱，而尤以驢馬爲甚。且又無防疫常識，每遇疾病，傳染死亡，爲數至夥，素號富庶者，不數日即可爲赤貧，歸之神權天命，良可嘆也。

●教育……西康設學施教，創自清末趙爾豐氏，初於巴安設學務局，實行漢化教育，所有各地學校學子

督令由各地差民派送，凡送有子弟入學者，得免其差徭，法固善也。故一時學校稱盛，惜民國以來，政局不安，威德不振，以致康民視子弟入學，皆嘆爲苛政，日爲學差，較其他差徭更爲痛苦，蓋其他差徭年不過數次，時間又短，非若學差，動則一年數年，乃至於無窮之期也，視子弟入學，一家耕牧即少一人力，又消耗其食糧，得失之間，已增其感嘆，且口糧又須自負前往，有讀未一週，口糧已盡者，勢必回家再取，倘遇家中無糧，或借或賒，又延延其畢業。康人有此實際生活之痛苦，故三十年來，入學肄業之子弟，皆差民充之，其舊有土司及各頭人子弟，從未聞一人前往，即或遇地方官吏催迫過甚，則附出資雇人代替以塞責。近年關外，各地學校林立，學子自必增多，每當開學之先，政府各保甲催送學生之文，不知凡幾，結果每校學生除寄籍之漢人子弟外，康人子弟，仍寥寥無幾，即此寥寥學子，所負口糧，有個人擔負者，有一鄉一村合攤者，在此合攤之中，村保頭人有無從中舞弊，以及危言

聽聽，阻礙學政情事，恐亦在所難免，不然，何差民叫苦之甚也。

西康人民樂於送其子弟入寺充當喇嘛，與苦於送入學校讀書，兩相比較，利害得失，不難明白，執政司教者，故當急施挽救者也。

### 郵務

西康位居後防，距前線較遠，

又以氣候劇變，地形特殊等關係，

故機不易到達，故一般人士皆視西康如樂土，經商難著，咸多赴之。且值建省伊始，百務並興，機關林立，人口激增，公私

人事濶繁，以道路交通不便，故於郵電交通，需要至為迫切，在此情形之下，西康郵務亦日形繁重，而尤以康定，雅安二處為最著。康定郵局，

於二十四年即已改昇為一等乙級郵局，自改組後，業務發達，幾有一日千里之勢，邇來員工工作

之忙，實無暇晷，恆於辦公時間之外，自動增長時間，以處理未完工作，其服務精神之卓犖，至

堪嘉佩，而生活之清苦，幾於不能維持，蓋康定地方，僅產青稞，所有食用物品，均仰給於外來

，其運費較之貨價，恆超過數倍。去歲迄今，康定每食米一斗已由六七元漲至十元左右，近又漲

至二十元，且曾一度發生斷絕之恐慌，人力運輸，脚價又同時增長，至於關外各地其生活之艱

難，因運費之再復增加，尤較康定為甚，故歷年康定，甘孜，巴安，理化各局員工，因感受生活

之困難，曾再三請增加邊遠津貼，良非得已，蓋

有由矣。

上述郵局員工生活困難情形外，在業務上最

大之困難，則莫若交通不便，蓋西康東接四川，南連雲南，西南接於藏緬，西北界於甘青，除東

部雅安至成都，及天全至雅安有公路可以通行汽車外，其雅安以南，與康定以西，南北各縣，交

通工具完全以人力肩荷，與驢馬駝運。故凡包裹運輸，郵件運遞，不特時間遭受遲緩，而運費亦

屬不貲，人力止於少數有限之郵差，而僱用牛馬，皆係夷商自寄之駝脚，在夏秋及冬初水草便利

時，來往尚多，迨其無貨可運，或所販貨品不足時，始向

外間招攬客貨，與差民烏拉性質不同，不受公事約束，故大幫重件運輸，因此種種困難，不得已

而停頓延誤。處目前環境，對於積極改進郵遞，加強通信效率，實屬急要。

基於上述視察情形，第一，康定郵局必須改

陞為一等甲級局，始足以適應環境要求，發展全

康業務，更應將來恢復西藏郵政之基礎。對於員工待遇，準情酌理，亦似有改善之必要，俾其身

家安定，而後專心於事業。

第二，業務上感受之交通困難，惟有與地方政府協商，支用官烏拉，以前郵用烏拉訂價，每

馬每站減幣一元，本人此次經行各地，差民紛來訴苦，籲請增加脚價。查省政府現時規定脚價，馬匹每站為藏幣一元五角，牛一頭每站為藏幣一元，若支用官烏拉，所費亦甚有限，以運輸重件郵件，則可減少擱積延誤，而工作效率增長倍蓰，差民痛苦，亦可為減輕。

其次則加快郵班，現在西康南北兩路，郵差額數不足以資運輸，蓋康定至甘孜郵路，計長八一〇里，郵差四名，四日一發，更番輪差。康定至巴安郵路，計長一千〇七十里，郵差六名，三日一發，更番輪差。致該兩路郵件，康定局於每班封發時，均不能盡量運完，每將印刷等重件，留待下班搭寄，倘下班郵件，又復過重，勢必再留，以待三班，停擱積壓之弊，無可避免。為謀改進，只有先行增加郵差名額，將班期加密使郵件運遞減少停積。惟是西康郵政在業務方面，雖日臻發達，但通盤計算，每年營業收入，尚不敷開支之半數，在此緊縮非常時期，為開發邊區計，不得不把飯而注茲，庶可兼顧而並進，似可先將關外南北兩幹路郵班，均改為隔日一班俟將來各地業務發達時，再行斟酌需要，予以加快。

本期刊稿，鐵路調度工作設計一文，准於下期續完，尚請注意。

\*\*\*\*\*

# 關於公路研究實驗室

陳本端

## 成立

民國廿八年六月間，余奉命協同行政院參議章祐先生，視察西南交通。道出昆明，前往參觀西南聯合大學工學院（即清華大學工學院）

由該校公路教授李讓熾君領導，見其設備完全，深感值此國難期中，能將一切笨重物件，由北平遷移昆明，實為難能可貴。嗣至公路材料試驗室，則應有盡有，較之歐美，實過之無不及。當時心中，不覺感觸。蓋於視察公路情形之後，頗感工程建築之不良，而於此時，又見各種試驗儀器，羅列目前，不禁慨然久之。既思有此多數之設備，何以工程乃致如此之不良，而工程既已如此之不良，則何以在造就工程師之學府中，又有如此之設備。歸後思索，乃知我國公路工程，歷來之演進，皆未能依照正軌，而反趨向於工程理智以外的途徑。憶在視察滇緬公路之際，車陷路中，主管工程人員，不曰此段路面石質不佳，即曰彼段路基存水鬆軟。種種責任，皆推基於路身之上。殊不知材料不佳，因何用之？路基存水，因何聽之？此皆足證明工程人員，未能儘量利用工程學識之所致也。嗣後任務完畢，返部報命，適值公路處趙處長祖康，由美返國，告以視察情

形，亦有同感，遂計劃使實地工程之設施如何能與學術之研究，可互相聯絡而利用，於是與聯大工學院合設公路研究實驗室之議乃定。

## 組織

又奉命來昆，籌商設立。清華大學方面，極表贊同，惟對於經費方面，無力協助，只就已有的設備，儘量借用。至全室人員，不及十名。每月經費，不及千元。經費之來源，則由公路處預算研究費項下撥用。規模之大，不及部中之一科，但所負使命，則影響於整個公路事業之改良。惟思此種組織，能否有所成就，端賴人事方面之努力。即或無補於事實，幸僅月費千元，不過等於各局處少養一輛小汽車，或每月少換一輪胎而已。公路研究實驗室工作大綱，可分兩部。一為材料試驗，一為材料用法。前者為已有標準之工作，後者乃為研究之題材。由此兩項工作之歸納，以求求公路工程標準之改進，目前第一步計劃，則為路面之建築法，無水泥不能修水泥路面，無柏油不能修柏油路面，但現在之目標，乃專就土產材料如後石土泥等類之中，求一解決之方，以適應目前後方公路運輸之需要。使命之大，工作之難，自為

## 辦法

公路研究實驗室之議既定，余

意中之事。

## 工作計劃

本年度工作計劃，擬以路面研究為其主幹，茲特列舉大綱如下：

(一) 路面問題之研究。

(甲) 紙殼路面之研究。

(1) 沙土路面之試驗及研究。

(2) 穩定土壤路面之試驗及研究。

(乙) 中級路面之研究。

(1) 石灰混泥結馬克當路面之試驗及研究。

(2) 石灰混泥結級配石子路面之試驗及研究。

(丙) 高級路面之研究。

(1) 桐油代替柏油之研究。

(2) 土法三合土之改進研究。

(二) 材料試驗。

(三) 編印刊物。

編者按：公路研究實驗室，在昆成立已歷數月，對如何改進目前後方各公路工程學術上之研究，不遺餘力。近將研究與實驗所得，按月編印「公路月刊」一種，已出兩期，內容充實，足資關心公路工程者之參攷，用為介紹，凡欲索閱者，可逕函昆明拓東路西會館該室接洽，即可照寄云。

# 部務紀要

## ▲▲成渝征地特許延期

成渝鐵路因工程計劃關係，進行不無停頓，若照土地法第三百五十一條之規定，鐵路征地一年後，仍棄置不用，原土地所有權人，依法可以要求收回。現該路所征之地，并非棄置不用，前項土地法第三百五十一條所載，當然不能援用，惟土地法既有規定，倘遇原土地所有權人援法請求，殊難應付。經由內政部擬具成渝鐵路征收之土地，特許其延長使用期間為五年，不受土地法第三百五十一條之限制，並經呈奉國民政府令准備案云。

## ▲▲山西電局暫設垣曲

山西電政管理局，業經本部准予恢復，其設局地點，以在山西境內為宜，會電飭該局選擇呈報擬辦去後。現據該局電陳，擬設垣曲，已飭照辦。

## ▲▲起築靜寧西河橋梁

前以西北路局電請轉飭起築靜寧西河橋，經電飭西北工程處遵辦在案。茲據該處電報，靜寧

西河橋已成立橋工處，負責興工進行。當電西北路局查照，並囑其隨時協助。

## ▲▲漢白路橋梁修建訊

漢白路城圍，漢水兩處橋梁，現已動工興建，惟安康，石泉兩處，因水際河闊，暫時無法修築。現安康已添造汽輪，石泉仍用人力渡船，查襄河渡口，西北路局原備有汽輪渡渡，業經電飭該局撥往石泉應用，以資補救云。

## ▲▲川陝路川境橋工訊

川陝公路川境烏木灘，黃許鎮，高壽橋三橋工程，前據川路局電稱，所需木料，限一月底運齊後，兩個月竣工，預計本年三月底可完工。近據該局呈報工程進展情形，對於該三橋完工期限，尚無決定，殊堪懸解，已由部指令該局務須如期趕辦完成，以利交通云。

## ▲▲車駛運所統一名稱

公路運輸總局以各車駛運所辦理運輸業務，不僅限於一轄，均冠以所轄路段總稱，不用「轄」字，查開辦轉車駛運所成立在先，其業務與各車駛運輸所相同，經將「轄」字取消，以資一律，業由部令准備案。

## ▲▲二次測驗值機規則

本部前為明瞭各局長途話務員，對於長途電話值機規則，是否均已熟諳，經飭各管理局對於上年十二月底，先就銅話線引局舉行測驗一次。茲為督促各話務員對於值機規則，勤加研習起見，特規定於本年九月底舉行第二次測驗，並規定測驗辦法五項，通飭各管理局遵照。又第二次測驗，不再限於銅話線引入局，所有辦理長途電話各局長途話務員，除第一次測驗時得特獎金者得予免驗外，其餘均須一律參加云。

## ▲▲請外僑登記收音機

查裝用廣播無線電收音機，照章應向本部登記，自抗戰軍興之後，本部對於此項登記事宜，係責成各電政管理局辦理，茲查各縣戶未經照章登記者，為數尚多，除已令飭各區電政管理局及各電報局嚴密辦理登記外，並查請外交部通飭各國駐華使館，請其轉飭各外僑，如裝有廣播收音機，應一律向當地之電報局或電政管理局聲請登記，俾利進行云。

## ▲▲浙報訓班學生畢業

浙江區第一期報務員訓練班學生三十四人，訓練業經期滿，現已考試及格，准予畢業，分別派局試用。再該班第二期學生，已准改在龍泉訓練云。

# 人專集誌

(自廿九年七月十七日至二月廿九日止)

徐祖烈 代理本部技士。

字仲伊，江蘇吳縣人，蘇州工業專門學校畢業，曾任江蘇建設廳技士，前鐵道部技士。

方仁偉 代理本部技佐。

江西南昌人，清華大學電機學士，曾任清華大學助教，防空學校教育。

許延英 代理會計處科長。

字荆生，安徽來安人，美國伊利諾大學運輸碩士，曾任交通大學教授，平漢津浦等鐵路會計處課長，西北公路局會計科長，公路運輸總局會計主任。

黎競平 本部專員簡任待遇，代理總務司長。

浙江吳興人，美國哥倫比亞大學經濟學碩士，曾任清華大學，復旦大學教授，工商部，財政部科長，郵政儲金匯業局總務處處長，昆明分局經理。

周顯西 電務技術員調部辦事。

遼南瀋陽人，美國哈佛大學電信碩士，曾任沈南無線電台台長，天津北平等電

話局工程師。

電務技術員調部辦事。  
江蘇丹徒人，北平郵電學校畢業，曾任煙台無線電報局局長，重慶電報局營業課長。

余國屏 現任本部辦事員。

湖北漢陽人，湖北省立第二中學畢業。

馬香勳 代理本部科員。

江蘇青浦人，育青中學畢業，曾充貿易委員會辦事員。

唐明炳 報務員調部辦事。

江蘇吳縣人，電信學校畢業。

陶警民 西南公路處辦事員調部辦事。

浙江嘉興人，曾充國營招商局會計員，西北公路局股長。

王弼 現任本部專員簡任待遇，兼路政司科長。

字君傑，廣東梅縣人，美國康乃爾大學機械工程碩士，曾任平漢路南口機廠廠長，機務處副處長，京滬滬杭甬鐵路機務處處長。

羅邦伯 現任本部綜核處稽核。

字雨塘，交通鐵道大學管理學士，曾任平漢鐵路主任課員，本部會計處科員。

## 想到就寫

鄧·宇

聽說倭寇在漢朝時代，女人衣服，還沒縫鈕，僅將原幅布穿一孔把頭鑽進，吃飯用樹葉作碗，十指是天生的箸子。活該，這不像一幅野獸圖？不料千百年前的野獸舉行，現今在我國淪陷區各地，還是遺風宛若。

有人反對或提倡寫「軟性文字」，我以為皆可不必，會心的微笑，有時寫得輕鬆而幽默，實在比硬性來得動人，只要作者所製成的軟糖，香甜味雋。

王雲五來部演講。童顏鶴髮，皓然一老，滿座生春，聽衆皆大歡喜，話畢，大有「再來一個」之想。

「抗戰八股」是重方式，反「抗戰八股」，也是失却了立場，在大時代成爲解文章，爲大眾所欣賞，寫來自然與抗戰有關。

「等因奉此」，有時會把新進身的人頭腦鬧昏，有人說：「機關組織就是「寶塔式」，怎能不照樣來一套」。

講習班學員旅行參觀，有時許攜眷同行，活像大家庭一般，融融洩洩，很自然的將各人的生活，導入於一個蓬勃點。

小公務員爲了薪水賽跑不過生活指數，多喊窮窮，報紙也常作義務聲援。我想如果還不至於餓死，總比前線鬥士來得好些，前線在流血，我們難道不應該多流一點汗！