

抗戰與交通

（請閱人同閱機各部本供專刊本） 刊月半 期十八第

本刊四週年紀念日贅言

揭開日曆一瞧，今天是本刊第八十期的出版期，也剛巧是本刊風風雨雨後的四週年紀念日。回憶四個年頭之前的今日，（二十七年三月十六日）第一期本刊，正在漢口誕生，與諸同人相見，^{（注）}當時各門的熱烈愛護，使這新生的小生命，得以日長月大，無事無難，從脫離險境時期而學步，而入塾念書，以至於今日，從最初僅印二千冊，而逐漸增至五千冊，使這血與火戰爭中成長的孩子，不罷而走，無遠勿屆，這是編輯同人所冀同業者們深致謝忱的。但其間因受戰爭的影響，出版地誌，屢有遷移，由漢而湘而桂而渝，記得從十四期起，開始在渝編印，而出版期也正巧是二十八年三月十六日，所以今天又可稱做是本刊入蜀的三週年紀念日咧！

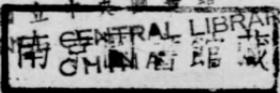
本刊在抗戰期中誕生，針對着交通界出刊刊物極感貧乏而迫切需要的當口，自有其特殊的容觀時代價值。所謂「以抗戰的精神，充實交通的機能；以交通的使命，完成抗戰的目的。」即是本刊所抱負的至崇高無上的一貫精神，並鑒於輿論的主旨，不僅應消極地排斥黑暗於光明之外，尤應積極地發揚光明於黑暗之中，過去四年來，莫不是循着這一目標，這一方向前進。內容雖雜，均力求適應現實，對於同人文公私生活的精神鼓勵，交通學術的研究提倡，以及身心修養等文字，莫不儘量介紹刊載，以期充實讀者們求知的精神食糧。並自十四期起，特闢中心問題研究一欄，迄今已有四十九次，出版專號特輯共有十一次，中間又曾舉辦徵文一次，惜以後方印刷困難，致出版方面，當受牽累，而以往辦理印刷與付款兩項，職務分司，前者但求刊物之能迅速如期出版，後者即須顧及價格之低廉合宜，故使承印廠商，相率裹足

四週年紀念號 要目

- 中國航業界的轉變時期
工程與管理
- 利用入力的輕便鐵道
勸導中印公路視察（續）
- 談談電政視察的變遷
- 「浪花裏」的變遷
- 介紹一位光榮的婦孺
行都來客一夕話
- 公權
金士宜
伍廷鈞
袁夢鴻
田敏之
陳濟鼎
萬國

去年一年中，計本刊接洽之印刷廠所，不下十餘家之多，無一家能繼續承印二期以上者，此乃本刊時有延期出版的原因。最近為集中統籌起見，經呈准設立本部出版物委員會，由總書廳、參事廳、總務司、財務司、及會計處各派高級人員一人為委員，並由部製指定薛總署光前署主任委員，主持一切，規劃進行。編輯方面，更力事刷新，增闢新生活園地一欄，以容納突銳生動之小品文字，本年內擬刊專號數次，又另圖特約的捷速員多日，以加強本刊今後寫作陣容。總之，凡所以使本刊推陳出新，日益進步改善者，無不勉力以赴。同時辦刊物，大都是基於作者編者與讀者相互因應的意志融洽的關鏡上，本刊並不敢發行，故事實上不容三位一體，無有間然，同是自己人，既不必諱過，更不必諱善。當此誕生四週年紀念日，為懷兼現實，努力來茲，大家見得到，說得到的地方，盼能多多指教，編輯同人謹當以百分之百的虛忱來虛心接受，恭頌華進。

（三十一） 三十一 年三月十六日 交通部出版委員會印





中國航業界之轉變時期

公 權

美國最近宣布，戰事結束後要造一百萬噸船，今年造六百萬噸，到一九四三年要完成一千七百萬噸。返觀我們今天只有幾萬噸，而海岸線又是這麼綿長，本土的江河港汊，又是這麼紛歧，比起來真是滄海一粟。吾人於捧讀本文之後，當更知有警備，有所努力了。

部長在中國航業學會演講

編者謹誌

我們中國航業界差不多已有六七十年的歷史，戰前輪船合共有五十多萬噸，抗戰四年多以來，船隻有的被沉，有的被炸，有的歸外籍，到現在在後方保存而在交通部登記的還不到十萬噸。

同想到幾年來我們航業界歷經種種辛苦艱難，遭受這樣重大損失，可說是最痛苦的時期，而對國家的報效也最大，從南京撤退到漢口，由漢口撤退到宜昌而重慶，我們航業界盡了很大的義務，到今天我們後方能够有這樣及搶運進來的機器物資，兵員械彈，能够運到前方補充，以及民運的維持，可以說航業界的貢獻很大。

交通部抗戰以後，因為預料到我們航業界一定要受到這許多痛苦，而且敢相信航業界的同人可以受到這個苦，所以在交通部抱的政策，很簡單，就是對航業界所要求的任何事情，無有不答應和幫助的，蓋如說：抗戰剛發後，各處打電報來要求輪船轉轄，當初許多人認爲不可以，可是我們覺得能够轉入外國籍，也可以保全一份財

產，所以也就答應了，後來大部份船隻退到後方來了，我們也盡量救濟，有的向四行借了款，要求交通部担保，我們也承認下來，對軍政部方面，船隻應了兵差，要求增加差費，或者是要求賠償轟炸損失，交通部總是盡力幫助交涉，這幾年交通部方面，對航局方面，沒有什麼積極的措施，只是對航業界同人所要求的事情，沒有一樣不答應，不盡力，這是一向來的政策，今天特藉此宣佈一下。

至於今天以後，應該是航業界一個很大的轉變時期，航業界到今天，所受的損失，已差不多到了極度，航業界的能力已減少到了極度，今後應該恢復的時期，我很佩服諸位在這樣困難艱苦，遭受重大損失的時期裏，還能觀察到這裏來討論未來的復興計畫，有這樣的精神，有這樣的勇氣，我覺得中國航業前途十分樂觀，有諸位在，航業根基，就不會搖擺，還可望發展，所以今天魏先生要我來參加，我答應無論怎樣忙，我都非

來不可，——來同諸位辛苦了許多年的航業同人見見面，安慰安慰，同時聽聽諸位對今後復興的高見。

我們處在全世界都動了戰爭的這樣一個變局中，僅僅剩留的這幾萬噸船，是不是會因轟炸而一齊毀掉，要怎樣才能保存，我們願應到這點沒有？在這次世界大戰中，我們當然盼望敵人的制海權被摧毀，因為如果他的制海權沒有打破，就是恢復蘆溝橋事變以前的狀態，陸上的土地主權拿回來了，海上還是沒有辦法，今天敵人在太平洋上和英美大戰，可說是摧毀日本制海權千載一時的機會，我們敢相信，敵人的輪船噸數，因受損失，會大量減少，可是萬一敵人短期內在太平洋得了優勢，也許會回過頭來在天氣好了一點的時候，對我們的船艦再來一次轟炸，所以在遠大的樂觀之中，我們時時刻刻想到目前的危險，就重慶方面講，在明年轟炸期間，我們要怎樣才能保全我們這點小小噸位的輪船，這是要請大家研

究出一個相當存在辦法的，這是希望大眾去注意的第一點。

其次，太平洋戰爭爆發後，海上交通今後是不能暢通，外洋材料是不能運進來，很成疑問。短期間總不免要失掉接濟，因此要請大家趕快算算，今天在江裏走的船，有沒有儲够一年以上，兩年以內的材料？不夠的趕緊想辦法補充，國內沒有的趕緊到國外去買，國外買不來的，再想代替品的辦法。

第三點，假定說我們的輪船再損壞一點，不是這幾家公司職員遣散，開支減少，甚致於業務不作，那麼又叫這許多在航業界有經驗的同事到那裏去工作，所以應該趕緊在木船運輸上想辦法。新造噸位大的木船，想法把現有的木船聯合組織起來經營，我們知道在經營木船的人，都很窮困，要叫他們改良，怎麼能夠辦到，要叫他們打破困難，怎麼能夠打破？若果我們有經驗的人不幫助他們，怎麼會組織起來？所以請大家用點腦筋，用點精神，對木船業務來組織一下，作有計劃的運用，萬一輪船再有損失，航運也不會斷絕，一部份職員也可繼續在航業上服務。

以上是到目前應該做的幾點事情。

講到將來的事情，剛才看見年會所通過的幾條，已經很完備，但是我覺得我們今天最要緊的是：要製造船舶。有幾項事情現在就應該準備的，我們知道，我們現在的航業界，都是一家公司

經營一兩條船，天天注意到的，只是在辦法多掙錢，不虧本。不過諸位要曉得，從這次世界大戰以後，航業決不是個人經營的事業，決不是規模很小的，今後一切是大規模的，大組織的，一定是政府與人民共同經營的，諸位看看美國最近宣佈，戰事爆發必製造一百萬噸船，今年六百萬噸，到一千九百四十三年要完成一千七百萬噸，諸位想想，我們今天只有幾萬噸，比起真是滄海一粟，人家的船都是百萬噸千萬噸，我們這點船有什麼用處，所以我們要承圖發展，首先要請大家變更觀念，要從個人經營的事業，進而為服務社會的公用事業，再進而為國家的事業。

我們的門河航行權，因受英法日等國的侵害，所以弄得自己的航業，沒有方法獨立，更不研究到怎樣來改良船員的服務，並更不會想到對社會充分服務。無論那一條航線，我們不能充分供給，而尤其退到後方來以後，因為生活高漲，風紀紊亂，可以說船員服務精神，已遠不如從前。我常常在禮拜天從望龍門過江，差不多每次都碰到不滿意情形，我都告訴王局長，設法改良，這不過是小小的輪渡上的情形，此外諸位經營的輪船，回去檢一下，看看中下層人員的服務精神怎麼樣，真是一天壞似一天，沒有法子得到社會的同情，更那裏能應付國家的需要，大家今天要講大規模的造船，大規模來經營航業，連班底都沒有，以我們今天這個班底，將來就有幾百萬噸

船給我們，也沒有好的辦法。我們應該想將來的恢復，對我們船員服務精神的改良，中下層設備的培養，非對付不可。要使他們都知道社會服務，我們認為這是不需要鋼鐵，也不需要石油的事，只要我們真正用精神，就可以訓練起來，希望大家對這事不要疏忽，這是第一點。

第二點，對管理修理和製造的機務人員，要趕緊培養。幾十年來，我們中國航業最可憐的是造船事業。我們有幾個造船廠，戰前只有江南廠還好一點，一年可以造幾條船，此外北洋馬尾早不行了。我們再問問中國有那幾個造船的權威？簡直沒有。試問我們國內不會造船，怎麼叫經營航業？以往到今天，大家對造船事業的觀念，等於買用洋貨一樣，今天缺了那種洋貨，就向先施永安買去，並沒有想到怎麼樣造起來。所以抗戰以後，內地不要說造船，連修理都很困難。我們看看美國怎麼樣？他一年要造六百萬噸，最近發表要造可客貨雙用船七百多條，只預備三個月到四個月就完成一條，比從前歐戰的時候，一條船要造七八個月，要縮短一半的時間，他們大規模造船的方法，是有一律的圖樣，船裏的裝配，也是一樣，船壳輪內設備等等都是照需要量配合好了的。為了要趕時間，所以釘釘不用，用電焊。再看看他們管理造船的人，最近在報上看見，美國管理造此七百條船的管理人叫威理斯，現在已經六十七歲了，他從十三歲起就在鐵廠裏工作，

現在負責管理建造艦船，他說担保可以按照時期作完。人家十三歲起作到今天六十七歲，有五十四年這樣長的時間，都在專心致志的作造船的工作，今天我們不找得有五十幾年都在管理造船的人？看到人家這種精神，真是慚愧極了。我們今天以後，既要辦到能够大量的造船，一定要先有一批技術人才，還要有造船的設備，這步工作我們是現在就要動手的。如果等到戰事結束了再來談復興，那會我們再將以前六十年歷史重復一遍，正在準備而第三次大戰又會可起來的。到那個時候，還是這幾個窮人，窮公司怎麼得了。

第三，假定抗戰完了的一天，我們要恢復造船，到底船塢在什麼地方，一共造多少隻噸，一年造多少，造什麼樣式的船最合宜，應該請大家就研究起來，決不能我造一條，他造一條，東一個樣式，西一個樣式，一定要像美國那樣，有統一的形制，有整個的計劃才行。

我們中國人的習慣最不好，往往一個團體在開會的時候，大家聚集就完了，分散後還是你的營業，我是我的營業，有名無實，這樣很不好。我們看看敵人怎麼樣，大致諸位都看過日本航業界歷史方面的書籍，他們近年以來對航業經營的方式，到底還是民營，還是人民自己組織，由國家來共同參與，也鬧了很多年，可是有很自然的發展過程。我們很注意他們這個過程，他們的航業最初完全是人民自治，政府不管，等到後來，輪船生意不好了，才由經營的人自己設立自

治團體來管理運價，分配裝貨。等到戰事發生後，覺得單單自治，單單管理運價，還是不行，政府的需要多了，船隻要補充，材料要儲備，所以後來改組海運統制協會，由政府指導大家共同協商，分担運輸責任，添造購備，到世界大戰爆發後，又覺得還不行，於是又規定了海運國家管理，整個由國家來管理，這並不是說拿公司合併回來，公司儘管存在，只是所有大大小小輪船公司的股本集中，損益大家負責，裝貨由國家來分配，運價也有國家規定，這是船舶的管理，第二是海員的管理；海員由國家給以訓練；第三是造船的管理，大家不要搶着造船，由國家一家規定，到底要補充多少材料，怎麼補充。那家該先造，我們看到他們一步步向前發展的過程，再想想我們，看我們今天只有這點噸位，還是幼稚的時期，當然說不上自治聯盟，但是我們既然有了這樣一個好的團體，應該充實機構，實際作點事情。等到復興的時候，大家就可以團結在一起，逐步的向前發展，如果航業界自身有了這樣的好基礎，就可以避免由國家直接管理，否則國家看你們不行，就要由國家來經營了。所以站在航業界的立場，希望今天把這個鬆懈的機構加強起來，你們經營的東家，或者上級的幹部，自然顧到你們經營的本位，但同時要看到世界大勢，要顧到國家的前途。同業彼此聯合起來，作遠大的準備，將來復興的一天，我們甚麼都有了準備，敢相信中國航業界的民營事業還可保存。

節錄中央黨政機關政務部份二十年

九年度工作成績考核綜評

- 甲、各機關共同缺點，約有下列數端：
 - 一、計劃不切實，致推行之際，遭滋戰誤。
 - 二、進度不整相，致工作顯有後礙。
 - 三、指導不盡樞要，致難獲預期功效。
 - 四、統計不精確者，致核駁難。
- 乙、今後一般所應改進之點：
 - 一、關於工作者：
 1. 慎設計！首重工作計劃，提綱挈領，使執行之際，可以分途並進，共赴一鵠。
 2. 重命令！使人人負責，事事實踐，以求命令之始終貫徹與嚴整。
 3. 勤督察！務期上級不致與下級脫節，工作不致與計劃兩歧。
 4. 嚴核名實！本身及核，宜力行無間，使綜核名實，無所遁飾。
 - 二、關於經費者：
 1. 加強事前監督。
 2. 厲行事後監督。
 3. 嚴訂預算。
 4. 力行決算。
 - 三、關於人事者：
 1. 慎遴選！以選拔健全之幹部。
 2. 重訓練！遵照黨政機關人事及績法，切實推行。
 3. 嚴賞罰！信賞必罰，以樹立嚴肅之紀綱。
 4. 人事必求與工作配合！要在人無閒冗，與人盡其才，尤應以事業為對象，使毋浮濫。



工程與管理

金士宣

工程以學識及物力為主要；

管理以經驗及人力為前提。

我們認為大家復興中國，非要把中國改為現代化不可，現代化即工業化，必須把各種建設事業舉辦起來，才能致富圖強。但舉辦建設事業，一定要有專門人才，——即工程人才與管理人才！——專門人才的條件，又必具有專門學識與豐富經驗，因為建設事業，先由工程開始，工程第一步是設計圖樣，第二步是實施建築，建築工程委如何才能適合現代標準，全靠工程人才的设计周詳，建築精良。等到工程完畢之後，應該如何去利用建築設備，使其盡量發揮效能，增強對國家社會人類的貢獻，這就成為管理問題。如果管理得人，運用得法，則工程效能可以盡量發揮，業務進行可以日益發展，建設事業才算成功。因此我們得到第一個結論，任何建設事業，一半在於工程，一半在於管理。

工程管理應同時並重，不能有輕重之分，大家要知道工程很重要，管理也很重要，絕對不能重工程而輕管理，尤不能重管理而輕工程。舉例來說：建築房屋，必先選擇基地，設計圖樣，然後興工建築，建築完我之後，房屋內部的佈置，

整潔、空氣、光線、衛生等問題，就需要管理房屋的人去管理，才能充分適用。如果房屋的外表建築得很講究，而內部的佈置不整齊，光線不充足，空氣不流暢，清潔衛生不知維持，弄得滿屋子烏煙瘴氣，或者反比茅草房屋還不如，有何用處。

又如建設工廠，須先選覓適宜的廠址，設計廠屋的圖樣，預備建築的材料，然後實施建築工程，和機器工具等一切設備，等到廠屋和設備統完成之後，才可開工，開工之後，更有一個重大問題，就是管理，關於工廠成本，生產數量，出品素質，以及推廣銷路，提撥盈餘，都要縝密顧到，籌劃進行。如能管理得法，使工廠的成本輕，生產多，出品優良，銷路廣大，則必盈利純厚，廠務發達，否則一定失敗。

再以我們中國，規模最大開辦最早的漢冶萍公司的破產，與中國第一文化事業商務印書館的成功來證明，管理的重要，漢冶萍公司利用萍鄉的煤和大冶的鐵，在漢陽煉製鋼料，製造兵器和鐵路鋼軌資本巨大，設備優良，在中國可稱無匹，但因內部組織不健全，管理腐敗，不能盡量發揮物質設備的效能，終歸失敗。

商務印書館大家知道是中國第一文化事業，開辦之初，資本并不大，設備也很有限，近十餘年來，因為主持得法，才有今日的成功。其主持者既不是工程師，也不是教育家，僅僅以飽滿的創造精神來辦理事業，據稱他辦商務印書館有兩個主張，一個是科學管理，即以有限的資本，設備、機器、人才，去發展業務，推廣事業。第二個是老閩主義，使每個工作人員，都能刻苦耐勞，克盡其責，把自己當作老閩一樣來致力於事業的發展，所以商務印書館第一成功的是商務印書館，商務印書館所以能够成功的原因，全是推行科學管理與老閩主義的結果。

再以公路輪船鐵路為例，中國公路事業，從民國二十一年，開始大規模建築全國公路網，總計完成十一萬餘公里，建築效率不可謂不速，工程設備不可謂不速，但是建築工程雖告成功，而因管理公路的人才缺少，管理未盡得法，以致公路運輸的業務，仍不能盡量發揮效能，抗戰軍興，特運繁重，各省的公路管理機關，便担負不起抗戰交通的任務，客貨運既難顧到，軍運亦擔任不起，一直到現在，幾使主持人焦頭爛額。

輪船事業，在中國以招商局為最早，於同治初年與日本郵船會社同時開辦，規模很大，輪船既多，碼頭設備也很好，執全國航運界的牛耳，但因內部組織不嚴密，結果不但不能在海外發展，與世界航業競爭，即在中國領土內的航業，也

被外國船佔了優勢，說起來深堪太息。

至於鐵路事業，中國最初創辦時，工程人才沒有，管理人才也沒有，過去都是借外債，請外人來建築管理的，但外國人不明瞭中國的經濟狀況，不熟悉中國的地方情形，他們爲中國辦鐵路的目的，完全在於傳佈中國的商業市場，所以中國從前雖然有鐵路，却並沒有得到鐵路的好處，一直到國民政府成立之後，才收回管理權，擢用本國管理人才，業務發達，進款激增，鐵路信用也逐漸提高。前清前民國二十六年初，中央除了整理舊路以外，還擬定五年鐵路建設計劃，預定每年完成新路一千五百公里，五年可以完成七千五百公里，開闢中原及貫穿西南西北各省邊疆的交通，正是中國鐵路中興時期，鐵路信用恢復以後，舊路借款既可償付，新路借款亦可續借，五年建設計劃雖因抗戰而中途停頓，但是抗戰後中國鐵路建築工程，仍能繼續進行。

根據上列各例，我們可以斷定凡是舉辦建設事業，單有工程而沒有管理，終必失敗，所以我們得到第二個結論，工程與管理必須並重。

工程管理無難易之分，我們知道工程很艱難，管理也很艱難，就是工程師不容易，造就管理家更不容易，因爲建設事業的基本條件，無論工程與管理，都要盡量利用物力，但都有標準可繩，如鐵鋼等可以試出一定的性能，工程可以找出一定的方式來計算比較。如果談到人力，就很

難了！我們用幾千幾萬人來做一件事，這幾千幾萬人的力量有多少？就難計算。在這幾千幾萬人裏，每個人的力量有多少？要如何可以發揮每個人的力量？則更難計算或比較。建設工程的對象是物力，譬如造一座橋，需要多少洋灰石沙？橋墩要多少大鋼梁要多少重？都可以計算試驗，但要物力的計算準確，比較準確，再照建築方式動工，沒有不成功的。所以工程以物力爲主，人力爲輔。至於管理就不同，像我們辦理鐵路運輸，有了路軌，有了車輛之外，還需要行車調度電話號誌等設備，才能行車，並使能經濟適宜，如何利用號誌去管理行車，使能迅速安全，如何調整行車密度，使其盡量發揮運輸效能，這都要充分利用人力，假使稍有不當，就蒙損失，所以管理以人力爲主，物力爲輔。工程方面包括土木、機械、電機、化學、鑛冶、水利、市政等科，管理一方面包括運輸、會計、材料、銀行、貿易等科，那一科不是專門，那一科不是艱難，所以我們得到第三個結論，工程與管理，無難易之分。

工程管理都要有學識與經驗，學識是從書本中得來的，大家知道要在學校裏讀了許多書，才能得到學識，書本上的學識，一是原理，二是方法，三是法則，學工程的如此，學管理的也如此，學工程的以原理方式爲重，只要懂原理，懂方法，照一定的原理與方式去做，就不會有什麼差異，因爲工程的方式很多，無論何種工程設計，

都有方式可資依據，所以工程學識較其機械式。至於管理方法，則以法則爲重，無論辦什麼事，都要根據法則，法則的應用，並不如工程方式那樣呆板不變，因爲法則的伸縮性比較大，但要明瞭法則，也必先讀書本，先懂原理，才能應付運用。所以工程師要有學識，管理家也要有學識。

其次談到經驗，經驗在書本上是得不到的，同是辦一件事，因爲人情的不同，地方的不同，環境的不同，時間的不同，在甲地辦得通的，也許到乙地就辦不通，在乙地辦得很好的，也許到甲地就辦不好。因爲種種的不同，辦事經驗也就隨時隨地隨環境而不同，所以經驗要比書本學識複雜得多，從書本中獲得的原理、方式、法則，可以用一定不差，從辦事獲得的經驗，決不會到處適用，沒有學識，固要碰到許多困難，沒有經驗，也要碰到許多困難，學識固可寶貴，經驗更可寶貴。

有人認爲管理是一種普通常識，不需要高深學問，不必多讀書本，這一見解，錯誤很大，本人一向研習管理，從外國回來，直到現在，仍是繼續不斷研究，還覺得管理方面的學問，尙未盡與金鈞。又本人剛從外國回來時，一位先期回國在鐵路做事的同事，很感慨地對我說：「我們外國談的書本智識，你不要以爲你得了真土頭銜，學問很好了，其實一點也用不着，完全要從新學起來，才能做事。」當時這位同事，雖然說得很

誠懇，然而我不與辯論，也決不辯備，不過照事實來講，做一個管理家的確很難，因為工程方面

在中國來應用，是很對的，前面已經講過，工程以物力為主，鋼鐵、泥土等材料在外國如此，在中國也如此，決不會因中外不同，而鋼鐵、泥土也會變質變量的，所以工程的原理與方式，外國行得通的，中國也行得通。管理不然，在外國學來的管理方法，因為中國情形，與外國不同，確須顧到因人因地而時而重加研究考慮，方不致招制足適應之說。不過管理的法則與原理實小異而大同，因此我相信外國的管理學識，在中國一定也可以取法，祇要應用的方法上，不要認爲外國可以怎樣，中國也可以怎樣，這裏我文極力主張現在

大學教育，對於工程可以完全採用外國書本來教授，對於管理，必須參照外國書籍，適合中國社會，採取管理科學化，才能切合實用，所以工程以學識爲重，經驗爲輔，管理以經驗爲重，學識爲輔。經驗是辦事的基本，經驗是成功的方針。

工程管理要有密切聯繫，工程的條件，必須適合經濟，適合實用，才說得上好學，譬如建築鐵路、軌道的設計，軌道的長度，坡度，跨度的大小，橋梁的載重，都顧到行車的安全和效能，建築成本要顧到鐵路本身的負擔，假使工程不合實用，建築不合經濟，均足擯敗事業，假使工程師沒有管理經驗，祇曉得照書本設計，照圖樣施工，工程完畢之後，對於能不能行車，能不能合用

，既認係管理的事，可以不再問，那是極大的錯誤。

中國工程師中，如凌鴻勳先生，杜鎮遠先生，在他們多年的工作經驗中都認爲工程師沒有管理經驗是不行的。所以我們主張工程師也要學管理，才能使工程適合經濟與實用的條件。

反過來說，管理家也要學工程，我們在大學裏讀鐵路管理，屬於土木、機械、電機等工程書本，也都要讀的，如果沒有工程學識，辦理行車、運輸、管理一切路務，都要發生困難，就不能盡量的利用工程及設備，更無法來謀改善，管理鐵路是如此，管理工廠及其他事業也都如此，要學做一管理家，非要明白工程原理，知道工程學識是不可的，因此我們得到第五個結論，工程與管理要聯繫。

糾正重工程輕管理的心理，由於工程師要學管理，管理家要懂得工程的結果，我們有一點可以看出，即由工程師而成爲管理家的很多，因爲工程第二步是管理，工程師由工程再研究管理，是一貫的過程。上面已經說過，管理以經驗爲重，但由管理家而成爲工程師的却很少見，這原因也很簡單，因爲工程以學識爲重，管理家在學校裏所讀的，都是關於管理的專門科學，讀管理的人，在學校裏要同時讀許多工程學識的書本，是不可能的，因此就造成社會上重工程輕管理的心理，要糾正這種心理，有如下二點：

第一點：管理技術太幼稚，沒有充分發揮，

工程方面，已有外國充分的學識與技術可以利用，而管理在中國尙屬落伍，談不到管理全能，亟待繼續研究，繼續改進。凡是學管理的人，一定要大家起來研究改進，才能提高管理技術，發揮管理效能。我們要知道鐵路管理，如材料、會計、運輸、營業等等真正學識，還沒有建立，這不是管理本身可以輕視，乃是大家不去研究改進，才被輕視的。

第二點：是管理專才太少，因爲建設的新事業多，管理的人才少，所以招致管理人才，極爲不易。教育方面，對於管理一科，本欠注意，建設機關既沒有管理專門人才，管理方面不免多所疏忽。由於以上兩種原因，大家認爲工程難，管理易，工程重要，管理不重要，要糾正這種重工程輕管理的觀念，責任仍在我們管理的人，我們第一要起來研究發揚管理的真正技術，第二要造就真正的專門管理人才。

最後一點：工程管理都是一種應用科學，都是一種專門技術，我們不能說工程是專門，管理是普通常識。從前有人所以認爲管理不是專門技術，實因國內管理的學識技能還沒有建立起來，管理人才太少，現在管理人員的學識水準較低，所以一時不能與工程相提並論。

中國過去因爲沒有注重工程，致建設事業處處落伍。現在大家注意工程，重視工程人才，這心理當然很好，但大家既已注意工程，就不應仍忽視管理，管理如不能與工程配合，工程成效仍無把握。

（122）

道鐵便輕的力人用利

介紹渭白輕便鐵道

伍廷鈞

編者按：方今運輸困難，已達極度，公路運輸因汽油及車輛來源缺乏，運量不大，各方已移其觀點於輕便鐵道之建築，現時後方對於輕便鐵道，已勉能自製供應，施工方面，亦尚便利。本刊對於輕便鐵道之建築問題，以及寬窄軌之軌距問題等，曾歷在第十五、廿一、廿二、四十五各期中詳細討論，強調戰時建築輕便鐵道之重要性，以增進內陸運輸能力，渭白輕便鐵路為陝西蒲城白水間之煤炭運輸專線，係軍政部鐵道兵團所鋪設，由陝建設廳組織渭白輕便鐵道巡迴處管理，行車係由人夫推動，坡度極陡之處，則用牲畜牽挽，其設備組織，與驛運類似，作者伍廷鈞君，供職第二戰區經濟委員會，最近派赴該處視察，本文係摘錄其視察報告，並其改進意見，足供研究輕便鐵道人士之重要參考。

渭白輕便鐵道，以運煤為專任。蒲城白水之煤，皆由該線運送，否則即將停銷，陷各工廠於停工，民居停炊之狀態，其影響之鉅，實有不容忽視者。該線南起關海鐵路之渭南車站，北迄新生煤礦公司之礦區，計長八〇公里，沿線設十四站，至新興煤礦之煤，則由白塋站起運。

設備狀況

(1.) 車輛 渭白輕便鐵道，原有鐵架車四百輛，均係德國製造，軸輪甚佳，統治及滾球甚滑，運率頗大，年前

復以原有車輛不敷支配，由關海鐵路局及西京機器廠承造木架平車一百輛，行駛於該線白塋之南段，以上各車身長一、七公尺，各架以木斗，載重量規定為一噸，各帶木棒一根，以為制動之具。

(2.) 車夫 該線行車，係用人夫推動，共有入夫約五百名，分二十五班，每班設伏頭一人，由總伏頭二人統率，此等伏役，多係由河南逃亡而來，二部份尚攜有眷屬，以推車為其長久職業者。此種推車工作，驟視之似屬輕易，實則非有相當經驗，殊難勝任，故推車伏役，實為該線運輸之原動力。

(3.) 畜牲 該線張家河白塋間計長三、六五公里，南行為一極陡之上坡，重車南下，人力無法推動，現由該線管理處貸款購牛三十四頭，騾九頭，於張家河站設欄畜養，專供拉坡之用，每次可拉車一列，計車二十輛。

(4.) 該線於 河渡口南北兩岸，設有隨水漲落之活動碼頭，備有載車渡船二艘，船上橫鋪軌道，得隨意與陸地軌道銜接，過渡之車可以直駛上船，尚稱便利。該項渡船，因限於船身設備之狹隘，大者僅容車十八輛，小者則容車十五輛，每次列車不能一次全部過渡，(每列車由車工二十輛組成)夏季水漲，渡船擺渡不易，則於上渡鋪站設煤棧一所，屯積南運之煤，以候水勢平落後，再行過渡。

(5.) 通訊設備 該線各站均自設電話線聯絡，於渭南之鐵道兵團運部設總機，調度行車，頗稱便利。

(6.)車站設備 該線沿線十四站，均有站房，足敷應用。各站均鋪軌道二股，有效長度約二百公尺，其渭南自連都起至驛廠，並爲雙軌，約長三百公尺，他如驛廠站張家河等站，則鋪有軌道三股，驛廠及渭南煤廠，均設有地磅，過秤頗便。

(7.)裝車設備 煤炭裝載平車，本無須特別設備，但如新生煤廠之裝車軌道，尙不足容車二十輛，煤鏟亦僅九柄，故不能同時裝車，需時甚鉅。

(8.)卸車設備 渭南站煤廠過狹，現已有煤約三千噸，新到之煤，係將鐵道鋪上煤堆，煤車上坡，卸煤費時甚多，極不經濟。

(9.)修車設備 該綫大修車輛，係委託渭南站之民營修理廠辦理，該廠係隴海鐵路機廠退職技工所組合，技藝尙精，修車能力，每日約可大修十輛，據稱擬自行設廠修理爲經濟，至一切零星損壞，均由車伕隨時自行修理。

(10.)食料設備 沿綫各站現有小攤，自由零售茶水及膳食，供給車伕，各主要站並塔有草棚或緊密洞，供車伕住宿，尙稱便利。現有木架平車一百輛，鐵架車四百輛，共計約五百輛，編二十五組行車，其以木架平車編組之五列以白堤河間坡度大大，爲恐衝撞損壞起見，備在白堤河間設行車，專運新興公司煤炭，其以鐵架平車編組之二十列，則行駛全綫，轉運新生公司煤炭。

(2.)裝車 空車推入煤廠，煤旁之裝車軌道，車伕以煤鏟自行裝車，現有煤鏟九把，分三次裝車一列車，(即自首尾第一次裝九輛第二次裝九輛第三次裝二輛)且裝車軌道之長，不足停放一列車，須俟全列裝畢，始可回槽過磅出廠，計共需時數小時。

(2.)行車 列車行駛上坡，各車可以連續前進，行駛下坡時，則須隔以相當距離。以免制動不及，相互衝撞。(行駛下坡時，車伕以所帶木棒點靠車輪用足控制)。故列車內各車須分別陸續出站，亦須陸續到站，既需相當之時間，始能全列出站，亦需相當之時間，全列始能到齊。

(3.)卸車 列車到達煤棧，陸續經行地磅過秤，然後駛往卸車軌道卸車，渭南煤棧狹隘，現已堆煤甚多，卸車軌道係向上鋪於煤堆，須用大力始能推上，其長度亦僅容少數車輛，須俟前一輛卸車退回後，第二車輛始可前往卸車。

(4.)修車 渭南站無備用補充之車，列車駛抵渭南卸車後，如有一二車輛損壞，全列即須候其修復後同行，遇有必須大修之，則全列消耗之時間尤鉅。

(5.)其他 清晨霜露，軌道潮濕，車行下坡，控制不易，須俟曬乾之後，始能行車。
改進意見
(1.)裝車 因限於裝車軌道過短，煤鏟過少，裝車費時，故須於原裝車軌道之終點，設迴車道，以資便利。並添置煤鏟數十柄，使至少一列車可以同時裝車，並隨時可以過磅

出廠，估計約二小時可以竣事，其回空列車，係於傍晚到礦者，應設置燈籠，令於夜間裝車，以免裝車工作佔據黃間行車之時間。此等列車之裝車時間，並不計入各該列車用軌之時間內。

(2.)拉坡 張家河站便橋之南約1-4公里處，尙係平地，僅須略加填補，即可將該站原有站軌移鋪該處設站，(站房等不予更動)北來之車即直接駛入車站，套車前進，以免倒車而節時間。拉坡牲畜，應事前準備，以免延誤時間，原車站北端與新站間坡度太大，須將便橋及路基加高，使坡度減小。

(3.)過渡 現重車每過渡一次，約需四小時，夏季水漲，需時太多，宜將渡船載量加大，使能一次渡過，且渭河南岸渡口地勢甚高，由船上陸呈大上坡道，重車登陸，極感不易，宜將該渡口略向下游移設，俾一面與其北岸渡口對峙，以減渡河之距離，一面減小登陸之上坡，重車易於推動，於是則重車每過渡一次，當不如現在所需時間之長。

(4.)卸車 現因煤棧狹隘，卸車需時甚多，宜將煤棧向西擴充，使卸車軌道水平鋪設，並於其終點設迴車道，俾主列可以運送煤棧卸車，並可隨時隨地推出棧，估計二小時可以全列畢事。
(5.)修車 現在修車辦法，在時間上極不經濟，宜將現有鐵架車撥出十六輛，木架車撥四輛，以備補充之，到站車中如有損壞車輛，即以此項車輛暫若代之，以免全列停候修理。



勘測中印公路觀感(續)

袁夢鴻

特殊困難

(一) 種族及人口 沿途所見民族甚為複雜，除漢族外有英人、摩沙、藏族、黎族、怒子、野人等，夷人亦稱羅羅，多分佈於鹽源及甯茨境內之山谷中，性甚強悍，本隊所過之匪，即係夷人，摩沙分佈於水滄一帶，性溫和，人數較少。藏族通稱西番，亦稱古宗，為本路分佈最廣之一族。白水河以後所見均係藏族，信仰佛教，強悍不一，至於黎族、怒子、獠子、野人均在南路，過瀾滄江後始得見之，漢人分佈於西昌附近，鹽源、甯茨及蘇校等，河谷平埔之地較為純粹聚集，以農事為主。餘如中甸、德欽、鹽井等地，均與其他民族雜居，多數經商，並限於城鎮，至於沿線人口數量，甚為稀少，除平川廣地人口稍稠外，其餘荒山僻野，寥若晨星，往往行未一二日，未曾遇見村落，即或有村落，其最多者亦祇五六家人口而已，故將來施工問題，至感困難。

糧食物產

沿線出產米糧者僅安甯河、鹽源、八角場、其宗、蘇校、察隅等地，產量有限，僅足供當地及附近之所需，其他各處僅產蕎麥、燕麥、大麥、小麥、包穀及其他雜糧，產額亦僅數當地人民之用，甚少剩餘。故開工後米糧之來源，尚須費一番籌劃，沿路所見凡播海在 2000 公尺以下者產米，拔海在 2000 公尺以下者產雜糧，拔海在 2000 公尺以上者，多屬不毛之地。半年積雪，一片荒涼，當地土人之食糧頗為簡單，係以蕎麥粉做成糲糲塗以酥油(即牛油)和茶而食，將來本路招來之工人，大都不慣於吃食此種糲糲，故事前對米糧尚應有相當準備。

地形氣候

地質及地形方面自西昌至中甸，石方較鉅之部份，均在沿溪線，登山越嶺之路線，所過多為歇岩，工程較易，是為金沙江以東情形。金沙江以西，則入困難階段，瀾滄江一帶及瀾滄江以東，塋方頗大，各項石料，沿線分配尚好，僅少數路段稍感困難，路基土質大部良好，間有炭質及

(6.) 車夫休息及膳食 車夫休息及膳食，以利用會車之時間為經濟，雖時刻不甚準確，當亦可以遷就，此外如有必要，須為之規定最大之時間，以免過於延延。

(7.) 其他 清晨霜露，不能行車，在時間上之損失甚大，宜於各有限坡道區間兩端各站，備備河砂，並於清晨駛出車站列車之前車，裝設撒砂器等，駛以河砂，於是則車行動時，即自動向軌道撒砂，各車下駛可以不清，而黎明之時，仍可利用運輸。

(8.) 會車 空車列車相會，宜擇適當之車站，不使停候時間過長，公務車應得准在列車之區間運行，遇有列車對駛應立即抬出軌道，然須在車站相會，以延遲運煤列車。其係戰車之公務車，應附運煤列車運行，不得佔據運煤列車之行車時間，此則須有調度員負責指揮之責。

(9.) 勸行禁菸辦法 列車裝卸、拉坡、運行、過渡、修理，及車夫休息用膳等，均須為之規定標準時間，實令有關站長督導實行，並採用工作競賽辦法，一月之內其有不超過此項標準者，應分別給獎，以資鼓勵，其有延誤者，應分別輕重，加以懲處，以儆效尤。

(10) 利用回空車輛運普通商貨 蒲城白水所需商貨，多採辦自瀾滄利用火車運輸，以距離過長，運費太高，影響各該縣之民生甚鉅。該錢既在各該縣經過，殊有利用之必要，似可於每星期以回空貨車一列，載運運往蒲城白水之貨，如此既不致延誤行車，復可增加收入，果能實行，則供亦得調劑矣。

萬載真岩，平野部份稍嫌粘性過重，須用較厚之路面，至於中甸以西，南北兩棧工程雖未全部動工，但已知其大半。金沙江、瀾滄江、怒江及恩得開江（上游爲漾江）間之工程將爲全路最艱鉅之部份，爲慎重起見，計金沙江及瀾滄江間共勘三線，瀾滄江與怒江間共勘四線，以供比較。北路之察隅河及南路之野人山工程想亦浩大。

氣候方面，因沿線所經各地大部均在海拔 3000 公尺以上，故盛夏季節猶覺苦寒，嚴冬季節，則冰天雪地，最高之雪山兩座，白馬山及朱拉山拔海達 5000 公尺，測勘隊翻越白馬山係在盛夏季節，然山上積雪尙在數尺。登白馬雪山爲瀾滄隊旅途中初次翻越最高之山峯，故尙無經驗，後上山以前，每人服強心藥少許，使血流迅速，以抵抗高山之空氣稀薄，但是，達山頂時，曾有一個工人因氣壓過低而眩倒，據土著稱，該山每年冬季之三個月間爲雪封山，無法通行，又據調查結果：全線年分晴雨兩季，自五六月起至九月十月間爲雨季，十月以後至翌年四五月間爲晴朗天氣，就理論而言，南棧之冰雪，似應較北棧爲少，但事實上却不然，北棧地高雪多，但雨量不多，南棧地勢稍較北棧低十餘公尺，但雨量甚多，故各地之積雪與北棧不相上下。

幣制問題

沿運幣制，仍以硬幣爲主，紙幣僅通行於漢

人區域，硬幣有川洋、銅洋、藏洋三種，以銅洋通行地域最廣，藏洋次之，川洋又次之，紙幣有中票、滙票及盧比三種，中票在漢人區域中可以通行，滙票在漢境之漢人區域中也可通行，盧比則通中緬印邊界之地，故本路幣制有六種之多。

問題一 概

(一) 南北兩線選擇問題 當中印路初步研究的時候，所計劃的南化線，與目前所稱者不同，其北線係自西康之康定起，西行經雅江、理化、義敦、巴安折向南行，經鹽井門江、獨壘瓦、察隅入印度之亞森省，以接鄰地亞。南線自西康之西昌起，向西行經鹽井入雲南經永甯、中甸、德欽接鹽井，再循北線原定路線以達鄰地亞。

現在測勘隊所測勘的南線，即係初步研究時的南線。但是至中甸後，又分別勘測南北兩線，北線係經德欽、鹽井、門江、察隅以達鄰地亞。南線係經葉枝、茨中、葡萄（坎底）以達印度之列多。故目前之所謂南北兩線，究以何者爲宜，自費斟酌。本隊目前尙未測勘完畢，自難遽下斷語，據實勘及查勘所得，就路線工程施工各方面言，欲求速成，必採南線。因爲南線之優點爲：(一) 路線短，(二) 沿線漢人較多，(三) 拔海較北線低十餘公尺，(四) 沿線距出產糧食之區域較近，(五) 材料、工具、糧食、運輸便利。但南線亦有其困難之點：(一) 滇緬南段邊疆劃

界問題，至今仍爲難案，將來外交上之問題仍爲複雜。(二) 英方對於修築本路是否熱心，及其境界內之路段，是否願同時修築。(三) 南線較偏南方，易受敵人威脅，想亦是礙於空軍，倘陸軍欲進佔本路，仍屬甚難。上述係實際考察比較，各方對此頗多政治方面之意見，有謂修築中印路於二三年內未必能全錢打通，故該路是否能有助於抗戰，仍難斷言，故不若選擇北線，乘便解決西藏地方問題，則中印路雖不能有助於抗戰，亦能解決久懸不決邊疆問題，亦有謂中央有決心修築該路，則集中人力、財力、物力擇工程較易之南線分段開工，一氣做成，估計於二年內打通全線，則對於抗戰建國，或有補助。

(二) 兼測輕便鐵路問題 中印路原訂計劃，係以公路標準修築，後本隊在途迭奉電令兼測輕便鐵路，竊以爲公路工程標準，相差甚鉅，最顯著之差別爲坡度及彎道，故在工程方面言，本路採取輕便鐵路標準殊多困難，查沿線所經均係橫斷山脈，計至怒江止，已經大河七道，高山九座，其中兩座爲雪山，各山海拔，自三千二百公尺至四千八百五十八尺，過怒江後，據聞尙有雪山三座，山河高落均在二千公尺以上。而分水嶺至江邊之平距，多在十餘公里以內，支流河床坡度常在百分之十以上，公路路線坡度尙須用至百分之八至百分之十，才能繞越，此行凡對於可能路線均會盡力訪問，故所經均係最緩之山谷及最

低之隘口，凡有足資比較者，均曾分隊勘測，力求完備。若測輕便鐵路，其勘度至多不能超過百分之四，除車站所需平坡及坡度折減率外，祇能按照百分之三測勘，在二千公尺之高差，則山河間之平距，需有七十公里才能繞越，且河道地形之限制，隧道大橋為數必多，其或需用十公里以上之隧道，始能通過，若捨所勘之線另覓他途，或在本地線百里之外，則非此行所能企圖。經實勘及調查各山脈河流控制點，深信此種理想上之新途徑，實為不可得。且山嶺路線公路鐵路同時兼測，為技術所難能，查西昌至怒江流域已勘路線，大部份不適於輕便鐵路之修築，且沿路除鹽灘境內有煤炭外，其餘千餘公里均缺乏機車燃料，又為鐵路上一大困難，同時本人本習鐵路工程，服務鐵路界亦有年，此次測勘公路，在未奉命測勘鐵路以前，沿途亦常自動研究此項問題，並親視事實，奉命之後，自更切實觀察，無如叢山起伏，巨川橫陳，天工所限，殊非人力所易超越，本人二十年前留學歐洲，對於德法兩國在歐戰時公路上鋪設輕便鐵道，亦曾前往考察，大都係在平原或丘陵地帶，長度多為十餘公里，從未超過百餘公里以上，未聞有在橫斷山脈山嶺重疊之區修築千餘公里之輕便鐵道者，即滇緬鐵路非有南丁河之河谷，欲圖通過怒江，經山勢，實山勢之險，幾不可能，况該路所經地形之惡劣，遠甚於滇緬公路，再就時間上而言之，修築公路最長時間，可在二三年內趕過，修築鐵路則較短

時間須四五年以上，待鐵路修竣，整個時局又完全不同，誠恐無助於抗戰。但是公路之迅速及其消費之鉅，實非使人滿意，例如滇緬公路目前之運輸量，實與所需要者，相差太鉅。越中央當局如認爲中印路之修築，無須於抗戰期內趕過，其修築之目的僅在多打通一條國際路線，藉此聯絡中英兩國之感情，並解決邊疆國界問題，例如西藏地方問題等，則儘可放棄目前勘測之路線，於較南部選擇一條優良之路線，詳細勘測，妥為籌劃，或尙可以達到修築輕便鐵路之目的。故中印路究竟採用公路抑或採用鐵路，則全視中央當局之需要若何以爲定奪。

(三) 中甸下關之聯絡路線問題 本路修築東段，必須同時修築中甸至麗江之支綫，由中甸到麗江之公路路線約有二條，一由中甸直趨南下，以達麗江，一經其宗沿金沙江南下，直趨大理。二者之中，以後者爲最佳，此次本人曾往踏勘工程極易，沿金沙江爲一平原，有百餘公里之長，石方極少，兩岸皆爲水田，金沙江且有數段可以通航，惟距離不長，而麗江至下關公路，路基業已修成，只須將橋樑路面鋪築完成，即可暢通，與滇緬公路相接，由中甸經麗江進下關之路綫，極爲重要。因該路爲中印路最重要之給養綫，亦爲中印滇緬兩路之唯一聯絡綫，如此聯絡路橋樑通後，則可補西祥公路之不足，最近敵人佔領越南，尙有犯滇之勢，一旦昆明告急，西祥路感受威脅，則可利用此綫以聯川康滇緬之交通，則滇西尙能堅持，故中印路東段修成，麗江之聯絡綫接通，則在某種局勢之下，尙屬極重要之路綫，縱東段未能修成，仍可在此種局勢之時間內發生極大之效用，麗江雖非本路所經之地，惟確爲滇北軍政、經濟、文化之重心，乃滇康貿易之出發點，爲滇北八縣保安司令坐鎮之地，與本路亦極接近，舉凡滇境軍工給養均須由此辦理，以全綫形勢而言，仍不失爲中心之地。由麗江往永甯、中甸、維西、德欽、貢山之交通運輸，成爲一放射式之核心，而其南面復與緬甸昆明相聯繫，故地位極爲重要。

(四) 建築軍行車道問題 因本路工程艱鉅，最近有人主張，於困難地段改修軍行車道，以減少工資，並用鐵路行車辦法管理運輸，其車輛之通行，完全依照鐵路一樣，編成列車，於沿綫每隔十二公里設車站一所，車輛之通行，依照行車時刻表，並須有車站之路籤，才能行駛，每次由甲站至乙站，可放行汽車二十輛或三十輛爲一列車，各站祇須依照火車之管理方法，嚴密策劃，則其運輸量亦不至減低，例如平時車行速度，爲每小時三十公里，每列車二十輛，則二十餘分鐘可行經一站，按此計算則每日運量可達六百餘公噸，每月每列車可達運量二萬餘公噸，並且司機易於管理，尙可解決目前運輸上之嚴重問題。同時因行車駕車程方面，故肇事之發生可減到最低程度，無形中節省許多損失，但是實行此種運輸管理方法，在經濟方面，尤須加以考慮。

談談電政機關的表冊

「現在各局所用各種表冊，種類繁多，其中一部份，不無重複之處，在可能範圍之內，設法合併刪改，減少用紙數量。」

——陶鳳山，抗戰與交通，第三十四、三十五期——

各局的表冊，雜屬繁複，陶司長主張合併刪改，在材料缺乏的今日，實在是需要，實在是合宜。不過，我們知道，設法合併刪改表冊，不僅是可以節省材料，同樣的，還可以提高工作效率，節省人力。

從前，各局也自然有表冊，不過，種類不及現在的多，據我所知道，僅僅地是收支報告書，材料四注清冊，工務五種表，報房六種表，來去報明細表，來去報局別表等，但是，至於今日，每一個電局，至少的表冊，也在三十種之上，臨時所交辦的圖表，都不在內。

表冊多到這樣，各局的主管人，自然深以為苦，報房的表本業務，也就隨之忽略了！本著個人的工作經驗，對刪改合併表紙，提供下列幾個辦法：

田敏之

就材料表冊說，目下所有的表冊，一共是三種，材料報告表，結存材料報告表，保管材料數量清單。結存材料報告表包括「局用維持料」、「保管備撥料」材料報告表，同樣的，包括保管料，維持料，在我的想念之下，這三種表冊中，至少有一種是多餘的。

據一個經營材料的人員告訴我，有結存材料報告表的起因，是由之於各局的材料報告表，不能按時達到，調撥提用，不得不先得他一個數字，這樣，便用結存材料報告表，來補救這缺憾，我的意見，結存材料報告表，是可能廢除的，條件是嚴密加緊稽核材料報告表，厲行材料報告表的考績，各局的材料報告表，要在次月五日以前，寄送管理局。這裏得補充一點意見，便是特派員辦事處，寫調撥材料便利起見，結存材料報告表廢除之後，材料月報表，各局應該同樣的造寄一份。

保管材料數量清單，也是可能廢除的，最好的辦法，是各局收到保管料之後，另立保管料賬單，以一份呈管理局，有調撥支出，保管局在帳

上開除，一面呈報，管理局收到上項呈報後，同樣的在帳上開除。

這樣，同樣的有數字，同樣的可以稽考。

另外，報房表冊中之電池表，事實上也不需，因為許多電局，電池設備十九是爾氏電池，六個月一換洗，并無特殊變化，那麼，電池表無疑地也是多餘，我們的想念！「沒有快機設備的電局，電池表一律停送。」

工務表冊中，有綫路障礙報告表，報務表冊中，有綫路障礙表，雖說兩種表的最初動機，有所不同，但是，稽考綫路障礙，功用却是一樣，報房的值機日記表，也可以廢除，最低限度，四五等局，或者報房不繁的局子，可以廢除，廢除之後，通飭各局，嚴密的使用報房值機日記

（用舊紙訂用）一切報房情形，由值機人在值機日記上加以記錄，在通令上，說明這一種值機日記，將隨時調閱，真的，事實上也許真有調閱的必要，那麼，值機人對這樣的工作，當然不敢忽略。

各局對於表冊，以期製造寄為原則。反之，就得處以罰薪之處分。這辦法，必須實行，那麼，補遺表冊，以至於其他有關公文的往返，也就隨之減少，復次，管理局收到了表冊，也得隨時稽攷，如果有錯誤，隨時更正發還，發覺了漏遺，馬上用公文去催，至遲是三月份僅一月份的，不能三十一年某月去催寄二十九年的，三

十年一年，某一局固然是沒有造，有失險守，但是稽核表冊的，在三十年一年表，爲什麼不曾發覺呢？

各局的欠造表冊，各局本身，誠然要負責，管理局，也同樣的要負責。

投後，我還有一點意見，便是管理局的管理表冊，沒有一個統一的辦法。今天，工務課一張電報，催造工表，明天，報務課一張電報，催造報房表，各局造表要時間，要精力，同時復公事，也得要時間，要精力，復次，許多表冊，先送到甲課，甲課往乙課送，有時，乙課也不感需要，向字紙裏裏，各局白花精力，我想，爲着解除上面這些缺憾，各管理局似乎可以設立一個表冊室，所有的表冊，（會計表冊除外）統一稽查管理，某一課要某一局的表冊，向表冊室調閱，關於許多數字，進一步的可以請他查復，至於某一局缺什麼表，某一表有什麼錯誤，用一張公文去批復，不零碎碎去麻煩各局。

各局對於表冊，很多是「臨表涕泣」，在「表冊世界」裏爲工作效能，爲節省材料，我們希望如陶司長所主張「在可能範圍之內，設法合併刪改。」

介紹一位光榮的站長

陳濟勳

這一位舊同事的重晤，確實比其他的朋友與同事的重敘，是要耐談一點。非但是非凡的忻慰，而且還是萬分的驚疑，因爲他長曾被敵人傳說過已於四年前死去了的。

八一三的雷聲，緊張了整個京滬路的空氣，每一個員工，都是在敵機肆虐下爲祖國奮鬥，尤

「浪花溪」觀後

序

浪花溪爲丑且正工戲，近以才難，罕有漏演。故專爲唐西川節度使崔甯輔演不修，遭部將楊子林叛變，頓新納短人任容卿上馬殺賊，得以教平，純係一場面繁重之風刺喜劇。愚神諭在杭州西湖鳳舞台觀南伶蓋三省所演，刻畫婦人奇妬情歌，維妙維肖，時廿年前之蓋伶，藝事殊佳，不若今之淪爲滬上舞台充零碎角色也。嗚呼本部國劇社排演此劇，主角丁少香以飾拾玉鑰之劉翠翠擅勝場，演此，稍稍矜持，蓋劇中魚氏之身份，固不失爲富家閨秀，此蓋少香非不知之，特故意作態，欲博陶堂一樂歟？杜鰲德去後，憑憑自出塵表，並的將台詞改爲騷雅，可喜。我伯銘馬杏勳之任容卿與春喜，皆稱職，僅飾容卿父之末角較弱。

其是在接近上海的崑山這一區內，敵機隨從吳淞口敵艦上起飛，一個個兒，就已經飛到了上頂，投彈轟炸，簡直是像雨點也似的不足爲奇，不啻是白晝晚上，總是有被炸的可能。

陸軍濱車站是在崑山的那一處，接近上海是祇距四十二公里，在這站的九公里處，就是敵機最以爲轟炸目標的青陽港大鐵橋，該站的四周，是廣漠無垠的田野，鄉民是早已遠避他處，真可

說是野無青草了。祇剩有該站的站長，也就是這次重晤的舊同事曹君桂全，是仍舊率領着全體

的員工，調度着這抗戰重任的軍事運輸。是十月十五日吧！這站正停着一列從南京來的兵車，滿載着抗戰殺敵的健兒，與彈藥糧秣，時間是午後的二點四十五分，忽然又被敵機發現而飛掠過來，也並未打一個發旋作爲偵察的先聲。竟直接的從高空直下連續不斷的投下了炸彈。

當這個時候，這位年青的站長，大概是被責任心與愛國熱忱的所驅使，仍舊在鎮靜的神色下，奮勇的指揮這列車與車上的士兵的疏散，但結果終究因爲時間的不允許，士兵猶未完全疏散，車輛尚未完全駛散，而這位忠勇的站長曹桂全君，却已在第二個炸彈擊響時，竟縮

到了他捨身爲國的壯志了。

二十分鐘以後，敵機似乎是已滿足了它的欲望而駛去了。而這位被創的曹站長，從地上慢慢爬起，態度還是泰然的，招呼着剛從田間間，躲避空襲回來的站夫，當站夫走近了，他開口的第一聲，是很關心的先提出了這列車與士兵及本站快役是否安全的問句。當這站夫告以列車毫無損毀時，他面上是露了微微的一笑，但等他知曉

士兵是死傷二十餘，及本站轉戰夫時阿松已被炸去兩足一手而殉職時，他却不禁唏噓而淚下了。

他自己是傷了左肩與後部胸殼，左肩的創口是有飯碗口樣大，血像自來水樣的噴濺透了黃色的制服，當他登舟去就醫時，已是神志昏迷了。

當夜的八時，才把他送到船山的廣仁醫院施行急救治療，翌晨十時光景，才送進了蘇州縣晉醫院，因為流血實在過多，因此在院診治了二十天，病勢仍是沒有多大起色。在十一月中旬，因國軍撤退而被迫出院的時候，除了神志是略為清醒了一點外，其餘的病情，如體溫的極高，與飲食的不進，仍是沒有脫離危險的時期。

所以當我們奉令退到南京時，就有曹桂全已經死了的噩耗傳說。

可是事實是相反了，非但他是仍舊活着，而且於去秋九月間，又從孤島的上海趕到自由的祖國——內地來呼吸自由的空氣了。並且又重新充當一個交通戰鬥員的角色了。這真使人不禁萬分的驚異！

據他自己說，自從在蘇州諸同仁撤退蒞壺的時候，幸蒙蕭處長及上海北站諸站長等設法，送同無錫以後，經過足跡半年的醫治，傷口方始痊癒，但是卒因為左肩骨損傷太多，左手竟成了殘廢，一念及日寇的殘忍與橫行，實令人指髮裂骨，他在淪陷區內，也曾參加過三青團的祕密工作，但是結果則因為被寇所窺破而有被捕的危險，

就隻身遠引，避來內地，繼續寫苦難中的祖國而努力了。

行都來客一夕話

傅 國

寶雞，這狹小的縣城，縱不過半里，橫不過里半的山城，誰想到鐵路公路畫了一個「十」字，她却賴上了一條船尾，披上一件貌似摩登的外衣，汽車、火車、膠輪板車，男的女的戰鬥員，公務員，投機的商人，流水似的踏踏在船尾上，劃過了十字。

生活嗎？物價自然不甘落後，商人的嗅覺，是最敏捷的，甲地升高一分，此地馬上發生波動，奸商得了機緣，偷運來的真假仇貨（偽裝過的），製造成本加上運輸成本，還趕不上高昂的物價，奸商震動的頭腦和面孔，一分不肯少讓，誠價一分反要被人視為偷運者了，雖然，事實并不假。

日用品，消費品，當然要高漲，因為其他物價高，但行都一般人的觀念，據來客談：

「敝人奉派來西北工作，臨行蒙一般友人們的贈葉，並頻頻向我稱賀：『老×，恭喜，恭喜！此去西北，定可生活裕如，無須都門叫苦了。』的確，在我何嘗不作如此想，人人都說西北生用程度低，雖然未必看見指數表，去西南，那是倒楣，去西北，自然是走了運。盡說寶雞一瓶牙膏，就比重慶便宜好些錢，布疋更是公道，吃飯

自然不帶問題，所以臨行什麼也不添置，零星用品不必帶節省路費，到西北去買價廉的，公路汽車把我留在十字頂心，兩週來疲憊的身子，安放在一几一榻的小房間裏，第一觸到眼臉的同業公議的高昂的房價，走進一家洋貨店，「有牙膏沒有？」「黑人牌，每支×塊。」但是黑鬼的帽子已變了形，其他毛巾，土布襯衫等，當然是國貨了，一間幾塊錢，嚇得你不敢再開口。「西北比西南生活容易，恭喜，恭喜！」在我睡在木板牀上時，繫繞在天花板上。

舉一個例吧，作者是工作在寶雞材料庫的，每月總收入不過百數十元，在平時很不為少，但現在呢？一妻二子，却把我累住，除開門七件事外，烟酒等非必需品，一律禁絕，應酬極力避免，衣服翻造後再改造，直到爛成一條破布為止。意外費用，只好無所措手足了。故鄉早經淪陷，妻子擺設不開，叫苦有什麼辦法？聽了臨行時友人們的話，遂以為西北的人在享福，真是有點感到啼笑皆非。」

◆本刊特約撰述員

胡慈康 孫錫恩 蔡靈山 林文英
吳 煥 金敏甫 張學剛 杜慈德
馮安股 徐珠逸 吳建華 章期偉
范資深 莫子成 楊士文

新運特訊

●新運分社調整組織

本部新運分社，成立於上年八月一日，其組織辦法，曾有組織系統表及分社職掌之規定，經五閱月之實施，事實上已有必需修正之處，如：(一)消費供應社已奉令改為消費合作社，應由全體社員組織，不能再在新運分社組織之內；(二)同仁醫院及保幼院，均暫緩舉辦，而其他事業，則有隨時增減之可能，必須予以規定，免受限制；(三)疏建組之修建部份工作，為劃清事權起見，有劃歸總務司之必要。至疏建區辦事處，則有直隸分社之必要，因而疏建組無需再行設置；(四)齋務組通管膳宿，過於繁重，將來舉辦社員眷屬集體食堂，工作尤為艱鉅，故膳務部份，有另行設組之必要；(五)在渝各支社之管轄，為簡便起見，仍以直轄理事會為宜。基於上述各點，經將該分社組織予以調整，并擬訂組織規則，呈奉理事長核准，自三十一年一月一日起實行。

●新派各組組長人選

關於該分社各組組長人選現已派定：總務組

由楊振源擔任；齋務組由方增善擔任；膳務組由蔡金鑑擔任；糧務組仍由孫光裕擔任，樂業組仍由關昭擔任。開各組組長正就主管事務，分別擬訂中心工作，以便逐步實施，期謀本部同人福利事業之推進云。

●消費合作社成立訊

本部員工消費供應社，奉 部長諭自三十一年度起改組為「交通員工消費合作社」，并指派金聲等為理事，金聲為主任理事，由理事會聘周晉康為經理，關昭及丁炎為副經理，已於一月五日接收，一月十二日開市，嗣後該社將由金聲社員組成，不隸本部新運分社云。

●平價麵粉額到分配

本部同仁請領平價麵粉問題，經新運分社按照人事清移送之請領名單，報送行政院，業奉核准，并通知自一月份起，每月發給一百二十袋，目前正由新運分社總務組負責進行商擬分配辦法云。

●換發防空證章消息

本部防護團，新製之長方形防空洞通行證章，業於上月二十二日開始分發，約三月上旬可全部發竣，屆時即將前發圓形偽證一律作廢，如遇空襲，概憑新證入洞。

部務紀要

▲考核會調整機構訊

本部交通事業綜合設計考核委員會，自去年三月間成立以來，將及一載，最近為加強組織，提高效率起見，將內部機構，依實際需要，加以調整。委員改為五人，為章顯問、章技監、王參事、王主任秘書、徐主任秘書、錢司長四組；仍由章顯問擔任主任委員。組織改為一室四組；仍由章顯問負責人員如下：

秘書室	組長 曹錕	副組長 曹錕
考核組	組長 曹錕	副組長 曹錕
技術組	組長 曹錕	副組長 曹錕
視察組	組長 曹錕	副組長 曹錕

▲最近鐵路消息一束

一、粵漢鐵路管理局局長陳延炯君辭職，已由部照准，遺缺現由部發表技監薩爾均君暫行兼代。

二、教員鐵路局長原由技監薩爾均君兼任，茲以改兼粵漢鐵路局長，故技監薩爾均君長官職，改由川漢鐵路局長兼任。又薩君代理。

三、滇緬鐵路工程奉令緩建，移人力財力建築中印公路。又技監薩爾均君定期結束。

四、實天鐵路自本年年起積極開工，設立工程局，由部派薩爾均君長，吳士恩為副局長。天威鐵路工程局定期結束。

五、蕪江鐵路，最近又有奉令興築說。