

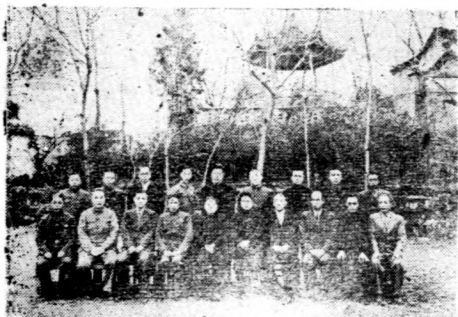
# 抗戰與交通

(讀閱人同關機各部本供專刊本)期一十四第刊月半

## 有備無患

記得二十五年十一月三日，總裁在洛陽分校對鐵道訓練班學員訓話，題為「革新鐵道業務之要旨」。其中特別提到交通人員辦事，要特別注重「預備」。現在時間相隔，將近四年，而抗戰迄今，已轉入嚴重階段。我們對於總裁的訓話，有否切實做到，假使沒有做到，應如何急起直追，趕緊補救，殊有入人痛自警惕，益加奮發的必要。總裁訓話中最扼要的幾句是：

「我們交通人員辦事，『預備』，就是第一個成功的要訣。無論關於員司路警夫役等『人』的配備，關於器材物料車輛



按期舉  
行之浙

江省中

央及地

方交通

機關聯

席會談

等「物」的補充，都要用盡心思，準備周到。不要到了臨時無法應付，豈不誤事！總須條件準備，時時準備，今天要準備明天的事，本週要準備下週的事，今年要準備明年的事，尤其平時要準備戰時的事。惟其平時如同戰時一樣精神緊張，工作努力，一切準備周到；到戰時纔能如同平時一樣心安氣定，一切照常進行，絲毫沒有驚慌紛亂的情形，這就是軍事上制勝的要訣，也就是我們鐵路人員所必具的修養。」又曰：

「現在一般鐵道交通人員普通的毛病，就是不知預備的重要，不必說到戰爭時期，什麼事情都要因缺乏準備而歸失敗，就是平時鐵路運輸的效能，也無由發揮。所以我們要發展鐵路業務，改進鐵路交通，一切都要從注重預備做起！」

總裁訓話的時間，尙在戰前，所指的交通人員，係包括鐵路電報郵以及公路航空從業人員，苟能於戰前人人切實做到總裁所訓示的「預備」功夫，必更能有備無患，充分發揮交通的機能，助長抗戰之效用。古人說：「凡事預則立，不預則廢」。我們當一個現代戰時的交通人員，必須事事養成有準備的習慣，方能談得到盡職，談得到抗戰！」

### 本期要目

節約建國運動  
公路運輸統計之商榷  
鐵路調度工作設計(下)

### 窄軌鐵道問題再討論

敵國鐵道貨運概述(特約撰述)  
一個法國人乘迪克西飛機飛渡大西洋

洋日記(譯稿專載)

浦江海

李承緒

馮安殿

林文英

李紹平

王滄津

民國二十九年六月一日 交通部總務司編印

NATIONAL CENTRAL LIBRARY  
CHINA

# 節約建國運動

公權

應掃蕩報青年運動週特刊作

節約與建國並論，具有深長之意義，近代戰爭，不僅爲軍事上一城一地之爭奪，尤重於交戰雙方經濟力量之對比，不僅領武力之堅強雄厚，尤賴於資源物力之充沛，與國民經濟之持久不敵。物力由於開發，持久基於儲蓄，儲蓄之要，必先節約，古今中外，此理不逾，關係抗建，實爲淺鮮。我國抗戰以來，將及三稔，雖前線將士，浴血疆場，被難同胞，流離溝壑，而一部分國人，尙多晏安苟樂，未盡厲行節約，識者痛之。現今後方日趨嚴重之物價問題，平抑之道，固有多端，而人人能減縮不必要之需求，要亦消極補救之一法。政府爲驅華崇儉，獎勵國民節約儲蓄，策進建國事業起見，上年先後頒佈節約建國儲蓄，及節約建國儲蓄券二種條例，指定中、中、交、農四銀行，暨郵政儲金匯業局等，發行節約建國儲蓄券，辦理以來，購者踴躍，惟是衆舉易舉，端賴國人拭目時艱，共懷憂患，羣策羣力，從而推展爲舉國上下一致集團之運動，振刷新猷，提倡儉德，庶能百尺竿頭，更進一步，直接助長臨時國家經濟建設之發展。夫一國充實戰時財政之道，不外增稅，舉債，與儲蓄三大政策，尤以儲蓄爲最關重要，上次歐戰爆發，英國發起節約

儲蓄運動，委託各地郵政銀行發行「戰時儲蓄券」，並組織「戰時國民儲蓄運動委員會」，參加會員達四百萬人以上，兩年半以內，發行儲蓄券共計三萬萬英鎊，戰後更名爲「國民儲蓄券」，陸續發行，其戰後復興工作之主要財源，皆賴此項節約儲蓄爲之挹注。他如美國郵政儲蓄金達十二萬萬金元，意大利達一百八十萬萬里耳，小如六百萬人口之瑞典，亦有郵政儲戶二百萬人，儲金達五萬萬克郎，先進諸國，莫不注意及此。敵國財政，現已屆山窮水盡之境，所以尙能苟延殘喘，不致立時崩潰者，郵政儲蓄之推行，亦屬主因之一，去年敵人竭澤而漁，推廣郵儲，八閱月中，即增加八萬萬之日元，返觀吾國，甯無愧色。吾國辦理郵政儲蓄，垂二十年，尙無顯著成績，苟能急起直追，及時推進，則郵政分支，最爲普遍，無遠勿屆，雖窮鄉僻壤，均有深入之足跡，以郵匯局而言，擁有川、滇、黔、陝、甘、桂、粵、湘、鄂、閩、浙、贛各區，一千餘處可資推行之郵政機關，尤宜視爲推進此項運動之基層。現中央方面，已有全國節約建國儲蓄運動委員會之組織，近更擬在海內外各地籌組分會，並擬有詳細具體之方案，力謀推動，宏效之彰，企

隨可俟，豈僅關係國民精神生活之革新，抗戰建國之前途，實利賴之。

## 我如何推行節約建國儲蓄券

袁雲保

我負着西北區推行節約建國儲蓄券的任務，在蘭州宣傳工作，除了盡量利用各種宣傳手段，迅速地使人們理解節約儲蓄，實在是目前我們應該共同履行唯一的任務，至獲有相當有效的反應以後，我就立刻提出了一個組織勸購隊的具體辦法，使已經激發起的熱情，立刻有一個發揮效果的機會。

勸購隊的用意，是利用集中力量，於極短時期內，推動國民認購運動，達到普遍銷券的實效，雖這運動現在還是創舉，我相信不久在全國響應之下，定將展開它的新猷，而成爲抗戰建國一個最重要的動力。

最近節約建國儲蓄券勸購隊，已經在此間實行了，以全國節約建國儲蓄運動委員會甘肅省分會的名義，邀請朱主席紹良爲總隊長，各軍政紳商學及婦女界名人爲各隊長，共分設爲二百隊，一百隊以蘭州爲中心，一百隊由各縣分派辦理，勸購總額二百萬元，限三個月完成，由本年二月一日起至四月三十日止。

二十九年一月於蘭州

# 公路運輸統計之商榷

蘇·在山

統計爲表示各種企業活動之尺度，工作之成否，財務之盈虧，措施之得失等項，均須有賴於統計，而後始可了然。故統計功用，非徒考核已往工作情形之得失，且可用作措施之參考。我國統計事業，正在創設時期，而公路運輸統計，尤爲後起之事，如何發展而完成之，正有待於吾人之努力。

查現在公路運輸機關之統計，似嫌蕪雜，而所需材料，又較繁重，以致填作困難，故改進公路運輸統計，應以系統明確爲第一目標，內容力求撮要，方可便於工作。所規定表報，應在可能範圍內，求與公路車站之報告相聯繫，倘另立系統，別擬表格，於考查或較便利，然填作則殊感困難，各呈報機關，勢必根據原始表報，重行核算編作，人力物力，殊不經濟。

按現在公路運輸情形而言，統計表報，似可暫分爲六類，即運輸，財務，營業，機務，材料，總務等是。

(一)運輸統計以表示下列各項爲目的：一、各區段所行駛車輛之多少；二、各區段所運輸之噸量及里程；三、每種車輛所行駛日數及里程；四、主要大站平均進出及停留車輛情形；五、行車事變之次數及原因等項。

根據上述各節，吾人規定最簡單之運輸統計表報如下：

甲、行車密度月報——本月報以各運輸機關之行車區段爲單位，按其車輛種類分別填作，如斯則各區段間該月份所有客貨工程救濟等車行駛情形，均可了然，項目如下：1. 區段別；2. 車輛類別；3. 行車次數；4. 延遲里程；5. 本月累積數；6. 與上月比較增或減數；7. 附註。

乙、車輛行駛日數及里程月報——本月報用以統計每種設備每號車輛，在本月運用情形如何，由此可以估計該運輸機關之車輛折舊情形與運輸能力，對於調度支配，可作重要參考，其項目如下：1. 車輛類別；2. 廠牌別；3. 車號；4. 行駛日數；5. 延遲里程；9. 總共行駛日數；7. 總共延遲里程；8. 本月累積數；9. 與上月比較增或減數。

丙、大站進出及停留車輛數表——本表用以統計各主要車站之運輸上所佔重要情形，(站名可以由主管機關規定)由此可知該運輸機關車輛之集中情形，俾供非常運輸時徵調車輛之參考，項目如下：1. 日期；2. 站名；3. 車輛類別；4. 每日進站輛數；5. 每日出站輛數；6. 每日停留輛數；7. 停留原因之梗概；8. 本月平均每日進站輛數；9. 本月平均每日出站輛數；10. 本月平均每日停留輛數。

丁、行車事變統計——近來公路行車事變，迭出不窮，生命財產，損失奇重，非有澈底之改革，難期有功。美國公路最爲進步，然於行車事變一項，亦極注意，有所謂安全顧問者，專門研究增加安全之方法，此項統計目的在於表示事變之次數及其原因，用以爲改善將來運輸之參考，項目如下：1. 事變情形；2. 事變原因；3. 事變地址；4. 損失概況；5. 處理概況；6. 原因分類統計。

(二)財務統計以表示下列各項爲目的：一、本月份營業收支概況；二、財務盈虧撥補情形；三、資產負債概況。

甲、營業收入概數表——本表用以表示該運輸機關本月份客貨運及副業收入概數，以考核其營業大概情形，其項目如下：1. 客票收入銀數；2. 行李包裹收入銀數；3. 貨運收入銀數；4. 其他營業收入銀數；5. 副業收入銀數；6. 本月累積數；7. 本月收入總數；8. 與上月比較增或減數；9. 與上年同月比較增或減數；10. 附註。

乙、營業支出概數表——本表用以表示該運輸機關本月份營業支出情形，與前表對照，可以知本月份財政盈虧之大概情形，其項目如下：1. 總務費；2. 車務費；3. 運務費；(行車費，修理費，其他。)4. 設備維持費；5. 其他雜項營業支

出；本月營業支出總數；7，與上月比較增或減數。

丙、盈虧撥補報告表——各運輪機關於年度終了，會計結帳時，當結束盈虧撥補帳，故盈虧撥補報告，不僅可以知該運輪機關之盈虧，而可併知其盈補情形，其項目可照盈虧撥補帳化簡辦理。

丁、資產負債平衡表——在每會計年度終了時，會計總帳結帳完畢，當然編造資產負債平衡表，以表示該機關現在資產及債務之價格，其項目完全依照會計條例辦理，無須另擬。

(三) 營業統計之目的如下：一、旅客及行李包運運輸情形；二、貨運情形；三、主要大站之客貨運輸概況，以考查某大站對於營業上之重要性；四、某種重要貨物運輸情形；五、損失賠償概況。

甲、客運狀況月報——本月報以各運輪機關之行車區段為單位，以表示本月每段之載運旅客人數里程及行李之噸數里程等項。其項目如下：1，載運人數；2，延人公里數；3，進款；（尋常旅客，政府配帳，優待，其他）；4，行李包運噸數；5，進款；6，本月累積數；7，與上月比較增或減數。

乙、貨運狀況月報——本月報亦以行車區段為單位，用以考查各段之貨運情形，其項目如下：1，普通商貨噸數；2，延噸里；3，進款；2，軍運噸數；3，路料噸數；4，郵運噸數；5，其他；6，本

月累積數；7，與上月比較增或減數。

丙、大站客貨運總月報——本月報所以表示各大站客貨之數量與變遷情形，可為業務上之參考，其項目如下：1，客運；（客票類別，旅客人數，進款）；2，貨運；（貨別，噸數，進款）。

丁、主要貨物運輸月報——本月報用以表示某種重要貨物之運輸情形，其項目如下：1，貨名；2，起訖站名；3，載運噸數；4，延噸里程；5，進款；6，本月累積數；7，附註。

戊、損失賠償總表——本表用以表示該運輪機關在本月份營業上之損失賠償情形如何，其項目如下：1，客運；（損失原因，損失地址，損失概況及銀數，處理善後概況及銀數，本月累積數）；2，貨運；（項目同上）。

(四) 機務統計，以表示下列各項目的：一、行車燃料及潤料消耗情形；二、廠所設備現況；三、各廠所修理車輛情形；四、各種車輛之損壞情形；五、修理材料之消耗情形。

甲、行車油料消耗月報——本月報各該運輪機關本月消耗油料情形，與運輸統計對照，可以考核其消耗之油料，是否經濟，其項目如下：1，車類別；2，車輛牌別；3，輛數；4，消耗燃料數量；5，消耗潤油數量；6，平均每車消耗燃料數量；7，平均每車消耗潤油數量；8，本月累積數；9，與上月比較增或減數。

乙、修理廠所設備變動情況月報——本月報各按該廠所實在改進設備情形呈報，不列項目。

丙、修車月報——本月報用以表示各修理廠所之工作情形，及各種廠牌車輛修理次數之多寡，其項目如下：1，廠所名稱；2，日期；3，每日待修車輛數；4，每日待修車輛數；5，每日修竣車輛數。（車輛類別，車輛牌別，修繕部份）。

丁、消耗材料月報——本月報用以表示各廠所消耗修理材料情形。其項目如下：1，廠所名稱；2，材料名稱；3，消耗數量；4，價格銀數。

(五) 材料統計之主要目的如下：一、訂購材料概況；二、已到新購材料情形；三、材料購進情形；四、存料情形。

甲、訂購材料月報——本月報表示該機關現已訂購，而尚未到達之材料，其項目如下：1，材料類別；2，數量；3，價值；4，廠家；5，附註。

乙、已到新購材料月報——本月報表示該月份內，收到新材料數量，其項目如下：1，材料類別；2，收到時期；3，收到數量；4，價值；5，廠家；6，附註。

丙、各材料庫收發材料月報——本月報用以表示各材料庫對材料之週轉情形，其項目如下：1，庫名；2，材料類別；3，收到數量；4，發出數量；5，現存數量；6，附註。

丁、存料季報——本月報表示該運輪機關現在存料情形，每3日或半年呈報一次，其項目如下：1，材料號碼；2，材料名稱；3，現存數量；4，現存地址；5，價值；6，附註。

(六) 總務統計較為簡單，凡人等，衛生等項，均已具有相當呈報辦法，茲不贅述。

# 鐵路調度工作設計

(下)

李承緒

## 配車

配車部份之工作，依調度規則規定，約如下列：(一)關於車輛配車之執行事宜；(二)關於車輛運用效能及支配方法之研究事宜

(三)關於篷布編案等貨車附屬品之管理運用及分配事宜；(四)關於列車之編組事宜；(五)關於機車之調度及支配事宜；(六)關於充分利用機車牽引力之研究及計劃事宜；(七)關於車輛狀況之登記事宜；(八)關於貨車在站停留時間及中轉時間之督察事宜；(九)關於客貨車輛狀況日報之填造事宜；(在站及在中途) (十)關於列車輛供求之登記及支配事宜；(十一)關於客貨車組織開行摘掛及到達之登記事宜。

配車調度員欲求支配車輛之經濟與公允必須澈底瞭解車輛之供求數量，——車輛好壞數量及待運貨物數量。——雖有車輛狀況日報及貨車請求日報，暨車輛移動登記等資料，可以參考。但車輛狀況日報及貨車請求日報，僅載某日某一時間之車輛數目，而車輛移動登記之登記，有時又難十分精確與完備，故配車調度員可另設一簿以佐佐助。

一簿每日以一定時間，由各站廠報告在該站庫車之車號狀況，即分別站廠登記之，此後每一站，即在簿上劃改增減，是本段內各地之車

輛狀況，瞭如指掌。另一簿每日以一定時間，由各站報告在站待運貨物之品名數量及待運時間，即分別各站登記之，此後每一裝運，即在簿上劃改，每一托運，即在簿上增添，則本段內各站之待運狀況，可隨時澈底明瞭。兩簿相互為用，則配車工作便利多矣。

## 總務

調度所總務部份，實類似路局之總務處，因凡不屬於行配登機各部份者，多由其負責辦理，而各部之聯絡合作，亦由其溝通，且主任工作亦有時由其兼管。試詳言之：(一)行

車及配車調度員工作之成績，可由總務調度員審核之；(二)列車運行之成績，可由總務調度員稽核之；(三)配車及登記工作，可由總務調度員稽核之；(四)全部工作之統計致核，可由總務調度員編造研究之；(五)各種工作之統計報告，可由總務調度員填編造報；(六)主任工作，可由總務調度員代為執行；(七)工作上之對外交涉接洽，可由總務調度員担任之；(八)行車時刻可由總務調度員訂定；(九)其他不屬各部分事務。

綜上觀之，總務調度員之職務，實極重要，故必具調度全部工作之學識與經驗，始可勝任，對於各方應付之妥善，尤關重要。

## 登記

車輛登記工作之職責，依調度規則規定，約如下列：(一)關於車輛狀況之登記事宜；(二)關於貨車在站停留時間及中轉時間之督察事宜；(三)關於分別站名車次記載移動車輛登記片事宜；(四)關於分別種類順號排列表記載固定車輛登記片或登記簿事宜；(五)關於車輛運行狀況延誤情形及各站存留數目之考查事宜。

考車輛登記工作與車輛支配工作，有指臂相助之效，蓋登記工作詳盡確實，則配車工作依為根據，作準確之支配，可絲毫不爽。否則登記混亂無緒，配車調度員欲求確實之資料而不可得，則支配之對象失去準確性，其工作效率如何，概可想見矣。

然各路調度所之登記工作，多不能達其理想之效用，其原因為車輛車號本身混亂，電話報告收取之錯誤，故不求登記支配之精確則已，如欲求其精確，端賴主管者之注意督飭也。

## 調度

機務調度員之任務，在解除行車配車調度員對機務調度之困難，及促進各機務段與支配上，能得機車牽引力之充分利用，而對於充分利用機車牽引力的研究及計劃，尤應三致意焉。故機務調度員必須：(一)對於各機車之情形須澈底明瞭；(二)對於各機務段之情形須熟悉；(三)對於行車章程之規定須有較久之經驗；(四)對於機車之

轉備須有精通之研究。

### ○事務工作

事務部份工作，較其他各部爲繁瑣，舉凡人事，出納，庶務，會計，文書，收發等等，瞭不隸於事務部份，此與一般之職務工作無何差異，他如派報各種不屬他部之報單，亦多由事務部份負責，故此部工作，雖非如他部之專門，而其繁雜瑣碎，亦自有其重要性。若調度所之設置，近於主管局度時，與總務部份之工作，可相當減輕。

### ○主任工作

主任爲全所之領袖，對於全部工作，均須有澈底之明瞭，俾速成督核糾正之任務，而對於人事管理，尤須盡最大之能事，以收分工合作之效。蓋各種工作之章程辦法，均已詳盡完全之規訂，苟能遵循不替，則各種工作目的，自不難達到也。依調度通則之規定，要有數端，爲主任所應特別注意者：(一)列車行駛之安全迅速與準確；(二)支配車輛之經濟與公允；(三)列車編組之適當；(四)機車牽引力之充分利用；(五)車輛登記之詳實。

調度所主任更應依照調度通則作下列之計劃：

(甲)根據過去運輸統計及未來運輸需要，預計本年各月本段內應有之客貨列車次數及運輸能力。

(乙)根據機車車輛軌道橋樑及其他有關行車設備等情形，預計本年各月本段內能有之客貨列車次數及運輸能力。

### ○各部合作

調度所任務既繁且重，故爲工作便利，不得不分爲數部份，個別担任。但各部間實尚存在多量之不可分性，如欲全部工作達到最高理想，尚賴各部之密切合作，方克有濟，試略言之：

行車部份——關於機車之狀況牽引力速度煤水及司機等問題皆須求助於機務調度員。

關於本段內車輛之數目營運之數量等問題，皆須求助於配車調度員。

關於各種命令章程及新規定等問題，皆須求助於主任及總務調度員。

關於列車上各種車輛之情況變遷等問題，皆須求助於車輛登記部份。

配車部份——關於機車之狀況牽引力煤水及司機等問題，皆須求助於機務調度員。

關於本段內行車之密度情況及可能加開之列車次數等問題，皆須求助於行車調度員。

關於各種命令章程及新規定等問題，皆須求助於主任及總務調度員。

關於本段內車輛情形及各車輛之查核等問題，皆須求助於車輛登記部份。

關於機車之類別數量情況

等問題，在機車登記時，皆須求助於機務調度員。

關於列車各車輛之情形，出發到達中途摘掛等問題，皆須求助於行車調度員。

關於各種車輛之用途及支配情況等問題，皆須求助於配車調度員。

關於各種命令章程及新規定等問題，皆須求助於主任及總務調度員。

機務調度部份——關於各列車之拖引及輔助機車行駛情形，煤水補給等問題，皆須求助於行車調度員。

關於得掛客貨空車車輛之數量預計可能的運輸量等問題，皆須求助於配車調度員。

關於本段內行駛及停留之各機車之運輸情形等問題，皆須求助於車輛登記部份。

關於各種命令章程及新規定等問題，皆須求助於主任及總務調度員。

至於主任，總務調度員及事務工作人員，因其工作本身與各部有不可分性，其對各部之連繫益爲密切，是其對各部之合作更趨重要。

……  
……  
……

……  
……  
……

……  
……  
……

(一)行車調度員——曾受過高等教育，具有鐵道運輸方面之專門學識，頭腦清晰敏捷，而對於車上及站上下之行車工作，復有豐富之經驗，行

車章則有透澈之認識。必如是，於工作時，乃可指揮若定。

(二)配車調度員——會受高等教育，具有鐵道運輸方面之專門學識，頭腦清晰敏捷，而對於車上及站上之配車及業務工作，均須有豐富之經驗，配車及客貨運之章則，有透澈之認識。必如是，對於配車工作，乃可切符車輛支配公允與經濟之原則。

(三)登記員——會受中等教育及鐵道運輸專門訓練，頭腦清晰，而對於車上及站上之運輸工作，須有徹底認識，至大站之車號抄錄工作，尤應熟練。必如是，對於登記工作，乃可克盡厥職。

(四)機務調度員——會受相當教育，具有鐵道機務方面之專門學識，頭腦清晰敏捷，於車務之工作，須有深刻之認識，機務全部事務有豐富之經驗，對於直接影響行車之機車與司機必須熟悉。必如是對於機車之運用始可達最高效率。

(五)主任及總務調度員——會受高等教育，有專門學識，頭腦清晰敏捷，對於車輛登記配車行車各部工作，均有豐富之經驗，而於實際接洽及人事管理，尤應有適當之研究。必如是，內外處理，方能達順利之境。

### 管轄區段

調度所管轄區段，過短則不經濟，過長則應付不暇，除距離長短外，尚有業務之繁複，車站之大小，全綫之總長，車輛之多寡

等，均為轄區劃分之決定條件。

在平常時期，每一調度所管轄區段，以在三百公里上下為宜，各站間距離平均以十公里計，最多不過三十站，其中不妨包括二三大站。

遇業務增加如軍運繁忙，或客貨運激增之時，三百公里之區段，即恐不易應付，得酌予縮短，以免工作困難。

一般言之，調度所之轄區，與其距離長，車站多，致使工作人員疲於應接，毋需縮短距離，減少站數。雖較廢費，而工作人員，可以從容應付，效率方面，自有不同。

### 對外聯繫

調度所為傳布命令指揮監督之中樞機構，其直接執行車輛分配調度，列車編組運行等定地工作者，厥為車站員工，故調度所內各部工作人員，對於外站及車上工作情況必須有透澈之明瞭，否則其工作鮮能達到目的。故通則規定各員應常赴各站隨車觀察，藉使明瞭實際情形。

除外站行車人員外，調度所對於其他各部，亦有極密切之關係，試分述之，

(一)車務部份——外站人員之委任免權，操在平車務段長，故調度所必得車務段長之切實合作，始可收內外指臂之效，否則將有呼應不靈之感，調度通則規定，各車務段長對於該管段內站各辦理行車配車等人員，應隨時切實督察有無

違背調度通則，暨調度所頒發命令函電各規定。

(二)工務部份——全路之軌道機械設備坡度彎度等詳細情形，悉由工務部份主掌，若欲求調度上之便利，洞悉全路軌道設備之詳情，非賴工務部份之合作，隨時供給材料不可。否則外站情形變更而調度所尚茫然不知，將何以措置允當。

(三)機務部份——調度所工作對象之機車車輛，全賴機務部份之修養，對於機車之式別牽引性能現狀等資料，既賴機務部份供給，即客貨車輛之容量載重現狀等，亦非得機務部份詳示不可。尤重者，即車號之編製，因調度所係在室內工作，對於機車車輛，不能目視定際動態，惟有依據車號辦理。車號之編製，最好依車輛種類而劃分清晰，使見車號者不必見車，即知車之種類及性能。故車號之編製，端賴車機兩部之合作，其結果可予調度工作以莫大之便利，又車輛須勤加油漆，則車號方能保持清晰，否則外站查報困難，且易滋錯誤，此亦非取得機務部份之合作不可也。

### 徵求

此次徵求徵求(一)關於交通方面各項受損情形，(二)各機關同人奮勇救救公物諸措施，(三)各項公用事業如電燈電話線之修工作，(四)其他有價值等照片及文字敘述，歡迎讀者踴躍惠寄。

# 論討論再題問道鐵軌窄

## 馮宏殷

山嶺重脊之區，不適於寬軌鐵路，論者所見咸同。近更有人謂「不多費一錢，不多延一日，即能改敘昆，演繹為寬軌」者，不得不更贅一言，以祛聽衆之惑。

以建築用款言之，改築寬軌，則路基橋涵，隧道，枕木，以至機車車輛，均須加寬，彎道半徑加大，土石方亦增多，用款因而增多，不待言矣。同時鋼軌橋梁之荷重量，機車之牽挽力，均須增加，否則運輪量仍與窄軌無異，有其名而無其實，何多乎其為寬軌。

寬軌鐵路之機車，最少須牽挽貨車八百噸，若不至此數，即為不經濟。尋常米克豆機車如平綫所用者，在百分之三之坡，尚能牽駛自如，及上較峻之坡，則感費力。若在百分之三之坡，則僅能拖四百噸，歷試皆然，今叙昆演繹百分之二、五至百分之三之坡，所在多有，若築寬軌而欲維持八百噸之運量，則唯有改用重機車，或加用推送機車。

若用重機車，則平綫路開溝段可以借鏡。該段幾全為百分之三之坡，所用大馬力機車，活重等於古拔氏之重，軌道為八十五磅加硬鋼軌，鋪用十一年後，已漸次損壞，鋸片研究之，則軌頭偏仄，軌底展寬而上隆，故欲安全耐久，該軌重量，尚須增加。以八十五磅加硬軌，猶難耐久，若在尋常鋼軌，則機車偶然駛過，軌頭已軋出破屑如錫箔然，損壞愈速矣。

若不用重機車，而於上駛峻坡時，加一機車，從後推送，亦為運輪之一法。然叙昆演繹陡坡甚多，非集於一處，尚能一一預備機車，應推送之用，更何能處處預備車房，供煤水之需。如是，則不能不放棄推送之法，而改用重機車，同時八十五磅加硬鋼

軌亦不能不採用，橋梁亦不能不加固。第需要重機車之路綫，佔全綫五分之一，而不需要重機車者佔五分之四，亦均一律加固，所增款數，至百分之八十而不止，工作時間亦復多費，蓋不如是，則陡坡之寬軌，不足以行駛重機車，而應運輪之用。若謂時間與工款均不多費，而能改作寬軌，則浙贛路初期之寬軌，在浙贛猶可以應付一時，若移於叙昆演繹則坡度與彎道兩項，即無法遷就，遑論其他。

至於平綫路開溝段之八十五磅硬軌，何以用至十一年後，即逐漸損壞，其理由為：凡鋼軌之極限應力，在構造原理，僅能用至百分之二十五，觀於平常鋼鐵試驗，在極限應力已過百分之五十時，則鋼條之伸張部份，不能復返原狀，而成永久變態，可以知之。開溝之硬軌在陡坡緊彎間受重機車之壓軋，而致上述之損壞者，其極限應力殆已用至百分之二十五以上。假定重機車之每一推動輪受重二萬五千磅，上坡推進力為七千五百磅，其合計力應為二萬六千一百磅，過彎道時，車偏重於一邊，最吃力之推動輪，受重增百分之二十五，此推動輪下之鋼軌受重，應為三萬二千六百磅，故在上坡時，鋼軌頂部之應力，已至最大安全限度。若在下坡時，則又有兩種極危險之狀況：(一)在初開半整時，推動輪不能自由轉動，磨蝕力之加於鋼軌者，愈益增多，而在彎道者為尤甚；(二)若突然加初，則全部運動量，集中於推動輪下，而鋼軌被軋愈甚。故當下坡時鋼軌之極限應力，已到達百分之五十，此其所以日漸變壞，而有上述之狀態。物力有限度，而坡度難改變，有百分之三之坡度之寬軌，不能不用重機車與加硬鋼軌而損耗乃無法補救如此，何可貿然主張寬軌哉。

若夫築路之初預計運輪量極度膨脹，非築寬軌，不足以應需，雖多耗建築費與養路費，猶適於經濟，則不願高難決策寬軌



可也，今築路於窮山荒僻之區，又適在抗戰期間，成本倍鉅，利息自多，營業餘利，是否足敷養路，極成問題，若築寬軌則成本又增倍蓰，至十一年後，營業並未發達，而軌道已逐漸變壞，欲維持此路之生命，蓋亦難矣。

若窄軌鐵路，築於西南山區中，自成統系，而於機車之牽挽力，多加研究，亦可以減免運量之限制，今擬向窄軌鐵路，在坡度稍平處，亦拖八百噸若七百分之之坡，當可拖四百噸以爲此項窄軌機車之構造，係極改良，始有現在成績，應選擇其成績最佳，效率最高者購用，就彼路之現狀，測吾路之將來，則運輸效能，庶幾可以保持。曠觀世界各國凡山嶺重疊之區，而運量非鉅者，多採用窄軌制，其經驗所得，殆與上述相同。蓋窄軌鐵路，不但可以投資較少，即足以應需要，而機車不重，尙可以延長軌道之壽命也。

## 其二 英文林

關於西南鐵路軌距問題，本刊曾兩次特闢專欄，廣集鴻文，以供研討。本人論西南鐵路及其系統時，曾謂爲地勢及資源所限，西南鐵路應當採用窄軌，惟此係僅就一方面觀察，意猶未盡也。

假如我國鐵路由東向西展築，則軌距問題，尙容許一番論戰，現在被迫由西向東修築，那就不能不顧到西方那邦的軌距。查西南鐵路必與橫

甸安南之鐵路相銜接，此兩地之鐵路均爲窄軌，利用已成系統接展，自可獲許多便利，否則必有許多困難，其最大困難則爲火車頭無從運來，蓋火車頭之鍋爐無法拆裝搬運。據說滇越鐵路之山洞，超過本身一定高度之貨物，即無法通過，寬軌火車頭即屬此類。就此點，已可打破一切爭論，湘桂鐵路南鎮段已修經驗，蓋目前建築西南鐵路，實非用越南之鐵路運輸不可，車輛雖可拆裝搬運，惟所費已極不貲。

有人謂若照此理論，則我國西北鐵路，豈非亦應採用俄國之特別寬軌？此乃似是而非之論，蓋俄國之特別寬軌，可以運我國普通寬軌之火車頭，而安南之窄軌則不能，此仍爲重要之關鍵。

反對窄軌者，常以運輸量過小，及速度過慢爲詞，實則除非像美國那樣特別大量的運輸，普通並無關係。蓋運量與速度與機車馬力及軌道重量有關，今日印度廣綫所用者爲重磅鋼軌，承電能力甚大，至於速度，自可前拉後推，增加機車，據云馬來半島之窄軌鐵路，每列車能拉十二輛客車，二輛三十噸重貨車，每小時可行三十三英里餘，較諸平綫鐵路居唐關一段每列車只能載二百噸者，尙有過之。且吾人於管理調度及夜間開車增設車站股道，及增加機車車輛等方面加以努力，尙能較平常運量增加數倍。

採用窄軌，目前已得到許多好處，譬如滇越鐵路缺乏機車車輛，以致運量甚少，現滇緬綫昆

將自購之機車車輛百餘輛，備給越方應用幫助運輸，苟非我方亦將採用窄軌，則不僅無此便利，反特增重滇越鐵路之負擔，而我方尙須付鉅大之車輛運輸費，同時將影響其他貨物之運量。

目前滇越鐵路貨運，非常擁擠，以致昆明車站庫房，不敷堆置，時感困難，現將已到之一部鋼軌，先行將滇越之昆明車站與滇緬綫昆南路總站接軌，使一部份貨車可駛至兩路總站卸貨，以減少滇越站之擁塞，此亦非窄軌不能辦到。

吾人採用窄軌以後，車輛均可由滇越鐵路運進，並隨即可以帶貨進口，獲得運費，若非窄軌，則尙須付滇越路運費，且必阻滯其他運輸。

兩路由昆明向東西展築，能鋪成十公里，即有十公里之用處，能鋪成百公里，則更有百公里之用處，如兩路所需之材料即可隨軌道之進展而隨處裝卸，同時昆明堆積貨物甚多，亟需向四鄉疏散，如兩路能鋪成十公里或二十公里，則昆明之貨物儘可向鄉間疏散，機關及居民有此一段靈活之運輸，亦可便於疏散，若能通至曲靖，據估計，以每日運三百六十噸計，則每日即省公路運輸之汽油費越幣二十二萬餘元，若機車裕如，節省更鉅，同時每日可減輕滇越路五百噸之汽油運輸負擔，若採用寬軌，縱無機車通過之問題，而能實現，亦有轉駁之煩，無若是之便利。

過去軌距問題論戰，常着重於國防，經濟，標準系統，運輸能力，工程時間，……等關係，

而忽略最實際之問題，須知交通事業，完全係實事求是之工作，非專恃理論也。

### 其 三 平紹李

世界各國，莫不經過軌距戰爭，(Battle of Gauge) (試一讀吾國之鐵道建築史，則知吾國所採取之標準軌距，實計良得，蓋鐵道之於國家，其功用在便利各地文化、軍事、政

治、經濟之溝通與統一者大，其爲營利之目的者小，自唐胥鐵路標準軌距興築以迄目今，惟願自然改革窄軌之正太同蒲鐵路，發生不良影響，後悔莫及，山西一省，民元以還，各自爲政，即其證據。故若持抗戰以後敘昆，滇緬兩鐵路經濟不能自給之理由，而主張修窄軌，以致將西清與全國分裂爲二，則竊以爲不可。若以滇越，緬甸兩鐵路均爲窄軌，我叙昆，滇緬鐵路爲迅速移入軍需資源，以應抗戰計，暫鋪窄軌，則爲因地制宜，四時致用之道也。蓋國防大計，軍運爲先，不能以鐵路經濟上之得失，即改其軌距，一旦事急，此平時虧損之鐵路，一躍而爲軍運頻繁之國防山河保衛線，此經濟豈小於彼經濟？若以不同之軌距，則運輸中斷，影響奚可勝計，及德國之修築鐵道網，俄國之修築西北利亞鐵路，英國之修築橫貫加拿大東西鐵路，美國之修築接連太平洋海岸鐵道，其動機均以統一國家政治經濟，便利國防軍事爲目的，每年虧損甚鉅，在所不惜。並不以其地形複雜，無銀量甚繁而改築軌距也。

## 叙昆道上驚人的富藏

文英

利用三個月在叙昆路上往復工作的機會，除解決工程上各項地質問題，如山洞橋基坍塌石料砂土等等以外，還有礦產調查，是我的附帶工作，不想却有非常重要的發現，其價值遠超過我主要任務。原來叙昆路沿線礦產，最初很不清楚，因恐機車燃料發生問題，其先有經濟部地質調查所派員調查離線四里外的宜成東山煤礦，此外尙無發現。

我這次沿路線調查，幾乎平均每天要見到煤層一次，大半爲路線所穿過，當我到威寧界良之間時，已見了十層煤層，乃利用測量隊的無線電，向當局報告，以後繼續前行，日有發現，到叙昆時已見了廿四層煤層，真是驚人的事件。除向叙昆路局報告外，並函經濟部請派員詳測，據說後來報上把這事發表了，很引起外界的注意。

我走的時候是和懷德好施 White Horse 同行，時間實在太匆促，並且有許多段沒有走到路線，從我的地質圖上研究，覺得應該還有許多煤層發現，故回程時，特別注意，結果凡是我地質圖上推測應有的煤層，都一一發現了出來，全線又增加了十多層煤層，總計全線煤層，在三十六層以上，不獨全國所無，即全世界亦屬罕見。

煤層厚的有二公尺，次的一公尺半及一公尺，再次的六公寸至七公寸，在六公寸以下，就很少人去開挖，平均厚度約計爲一公尺，煤質大致可分南北兩段，雲貴橋（威寧與長開省縣界）以南爲有烟煤，雲貴橋以北爲無烟煤，性質均甚佳。

詳細情形，我不欲在此報告，我只想說明此次發現的幾個重要意義。

- ① 僅從煤礦一端，叙昆鐵路，已有建業的價值，似應用我們最大的力量去完成他。
- ② 即使將來戰事結束後，貨運減少，本路仍可靠煤運以資維持。
- ③ 因煤礦豐富，可以促進其他礦產的開發。
- ④ 本路煤礦可供給滇緬東段，及滇越北段之用。
- ⑤ 本路煤礦，沿線近旁，均可獲得，大部車站近旁均有煤層，幾乎平均每一車站，有一層煤礦，無庸更在路線以外找尋。

特約  
撰述

# 敵國鐵道貨運概述

王沿津

編者謹按：王沿津先生，對於敵國交通政策，精勤萬致，頗饒心得，茲商請其將研究結果，陸續撰成短文，在本刊發表，倘亦為本誌同仁知彼之一助歟。

敵國日本之經濟政策中，抑低物價，為其主要之一項，去年九月十八日，有九一八價格停止令之頒布，禁止物價之上漲，但物價並不因命令而下跌，依舊扶搖直上，此因敵國人民心理，咸畏懼惡性通貨膨脹，而競相購買物品故也。總者在流通過程外之各種商品，因一般人欲取得厚利，及物資缺乏之關係，咸轉變為流通過程中之商品，以是去年敵國物資之移動，頓呈繁忙狀態。敵國商品流通之頻繁，始自去年歲末季歐戰爆發之時，而至昨年季終，則更形忙碌。此項商品，本由各種交通工具，分擔運輸，惟因政府之嚴格統制汽油，裝貨汽車減減，同時以船隻之不足，勞動力之缺乏，於是各種商品之流通，大部利用鐵道運輸，觀本文中第一表所列各鐵道局之運輸噸數，即可窺見一斑矣。觀察目前敵邦之運輸狀態，大部份皆仰賴於鐵道運輸，然鐵道之運輸能力，並不能隨商品流通量之頻繁而增強，即使鐵道之運輸能力，日有增加，祇以軍運關係，民間日用商品之運輸能力，仍無增強之可能。

在鐵道運輸之貨物中，究以何種商品之運輸，有顯著之增加？則與衣食住有關之生活必需品，最為顯著。現根據去年度中之總數量，較前年度增加一成以上者，約略述之：計米增加百分之十三點七，麥增加百分之十點九，野菜類增加百分之十二點一，鹽魚蝦介類增加百分之十九點四，砂糖類增加百分之十六點二，棉紗增加百分之十點九，牛肉增加百分之二十，豬肉增加百分之三十五點五，木材增加百分之十五點一，柴薪增加百分之三十三點九，石材增加百分之二十一點七，砂礫增加百分之十四，銅增加百分之十點九，鹽增加百分之二十二點一，人造肥料增加百分之十六點一，豆粕增加百分之三十四點八。由此得知除木材、石粉、砂礫、銅鹽之外，幾全部皆日常生活必需品、鹽、石、油、鋼、鐵等礦產物，並隨顯著之增加，此因去秋以來，工業再生產過程縮小之故，頗值得吾人注意者也！至於此項日常生活必需品運輸量之增加，固由於物價之騰貴，需要之旺盛，但運貨汽車之銳減，使日常

生活必需品及肥料，皆轉托鐵道運送，亦係一大原因，為我人之不可忽略者。吾人既知鐵道運輸量之增加，係因受戰時統制之影響，其他各種運輸機關之能力，日益降落，而使商品之流通，不得不集中於鐵道，然現今鐵道運輸量之增加，與其謂運輸能力之擴大，不如說運輸能力之限制，所謂運輸能力之限制，即儘量利用極經濟之方法，使運輸能力，在時間上及容量上，不能有絲毫之浪費也。鐵道既只能儘量經濟的利用，而不能擴充其運輸能力，則此項利用，亦有一定限度，自不能容納全部商品，於是鐵道倉庫中積存不少承運之商品，同時因鐵道與船舶及其他運送機關聯絡之不甚圓活，乃致積存之商品，更形充斥矣。自從中日發生戰爭以來，鐵道承運之貨物，

(一) 敵國各鐵道局之運送噸數表 (單位：千噸)

鐵道局名	昭和十四年合計	昭和十三年合計	比較增加百分比
東京鐵道局	一六、九〇〇	一四、五三七	一六、二
名古屋鐵道局	一三、〇四三	一一、六八九	一五、六
大阪鐵道局	一四、〇七二	一二、四九二	一五、九
廣島鐵道局	七、一三二	五、七四一	二四、八
門司鐵道局	二九、〇〇〇	一八、〇三三	〇、〇七
新瀉鐵道局	六、五三五	五、九一〇	〇、〇六
仙台鐵道局	七、〇四三	六、四二二	〇、〇七
扎幌鐵道局	一九、五九六	一九、一六一	九、七
各局合計	一三三、七二二	九四、九五八	一〇、三

(二) 帝國各鐵道局庫存商品噸數表 (一日平均，單位：噸)

鐵道局名	昭和十一年		昭和十二年		昭和十三年		昭和十四年	
	一月	十二月	一月	十二月	一月	十二月	一月	十二月
東京鐵道局	九二、一八一	五五、五〇〇	七五、五三八	五二、二一三	七七、五三八	五二、二一三	四八、五	四八、五
名古屋鐵道局	一四、五五七	七五、三三三	四七、七	三三、三	五八、九八三	四四、五七六	三三、三	三三、三
大阪鐵道局	七〇、二二二	四二、三三七	七四、六二二	六五、九	七四、六二二	四八、一九八	五四、八	五四、八
廣島鐵道局	八〇、二六五	四二、三三七	七四、六二二	六五、九	四二、八一四	二二、七九〇	八七、八	八七、八
門司鐵道局	四四、六八八	三二、六五九	四二、八一四	一〇、六三	一〇、八、四三八	一〇、八、一三三	〇、二	〇、二
新瀉鐵道局	六九、〇二二	四二、三三七	四二、三三七	三六、九	三六、九	三六、七三二	四七、七	四七、七
仙台鐵道局	一四八、四九七	一〇八、四三三	一〇八、四三三	一〇八、四三三	一〇八、四三三	一〇八、四三三	七九、六	七九、六
札幌鐵道局	六二、三五四	五三、九〇〇	五三、三〇〇	三六、七三二	五三、〇三二	三一、二五八	七九、六	七九、六
各局合計	一、一六二、二一三	七〇、〇二二	一、一六二、二一三	七〇、〇二二	一、一六二、二一三	七〇、〇二二	二六、四	二六、四

第三表之數字，則可知去年度之庫存數，較之昭和十二年底，在東京鐵道局大阪鐵道局仙台鐵道局三局中，均增加二倍以上，而在廣島鐵道局，則增加三倍以上，全部合計，約增七成左右。

觀第三表後，得知中日戰爭發動以來各鐵道局庫存商品激增之大勢，此項庫存數量之激增，全因鐵道運輸能力已到達飽滿之限度，無法再行增加。嗣後庫存數量，因商品流通之頓繁，恐更將增加，然以現有之鐵道運輸能力，實不能滑運該項存貨，於是在優勝戰爭繼續進行中之鐵道運輸能力，如何擴充？已成極嚴重之問題矣！

(三) 中日戰爭發生以來鐵道庫存商品數量之增加趨勢表 (單位：噸)

鐵道局名	昭和十四年		昭和十二年		昭和十三年	
	一月	十二月	一月	十二月	一月	十二月
東京鐵道局	一四、五五七	五二、二一三	一四、五五七	五二、二一三	一四、五五七	五二、二一三
名古屋鐵道局	七八、〇二二	四四、五七六	七八、〇二二	四四、五七六	七八、〇二二	四四、五七六
大阪鐵道局	九八、二〇五	四八、一九八	九八、二〇五	四八、一九八	九八、二〇五	四八、一九八
廣島鐵道局	六九、〇二二	二二、七九〇	六九、〇二二	二二、七九〇	六九、〇二二	二二、七九〇
門司鐵道局	一四八、四九七	一〇八、一三三	一四八、四九七	一〇八、一三三	一四八、四九七	一〇八、一三三
新瀉鐵道局	六〇、三三八	三六、七三二	六〇、三三八	三六、七三二	六〇、三三八	三六、七三二
仙台鐵道局	七八、二九五	三三、二五八	七八、二九五	三三、二五八	七八、二九五	三三、二五八
札幌鐵道局	一六二、八〇九	三一、二五八	一六二、八〇九	三一、二五八	一六二、八〇九	三一、二五八
各局合計	八〇九、八四五	四七六、五六一	八〇九、八四五	四七六、五六一	八〇九、八四五	四七六、五六一

日有增加，而鐵道倉庫中積存之商品，更形充斥。試一究此項積存之商品，皆係急待運送之商品，並非作長時間之屯積者。只欲一觀第二表，即可知去年十一月十二兩月中，鐵道各省鐵道局之庫存商品，增加甚多。雖然，昭和十三年終之庫存數，已有增加，而去年底，則更為顯著。試一參照

譯稿  
專載

## 一個法國人乘迪克西飛剪號橫渡大西洋日記

(廣文版河內晚報)  
浦江譯

汎美航空公司很明確的規定，凡搭乘二月十五日迪克西飛剪號(Dike's Super)的旅客，必須於早晨六時趕到該公司的辦事處。

我本來不喜歡清早就睡醒，而旅客只准免費攜帶二十五公斤行李的限制，更使我呆坐床上而有些左右為難。已經相當的夜深了，人也有些委頓欲睡的樣子，鬧鐘却在四點三十分叮叮地響起來，又催我的兩眼睜了開來。

汎美航空公司的旅客須知上，記載得最關緊要的是：旅客應該洗滌及梳洗的最必要的物品裝入一個輕質的袋子裏，這袋子歸各人自手攜帶，其他的行李，則由公司存入飛機的倉庫內。判斷力因通宵沒有好睡給弄糊塗了，稀亂無章地竟把一雙拖鞋，兩個牙刷，一柄牙刷，和剃刀，睡衣，都投入手袋裏去。

紐約的黎明，不像巴黎一樣，她對於醒睡的夜晚說人和早起的工作者，不顯示出同一的面色的，尤其對於前一種人，我相幫，當他們沒有把香檳杯沾潤了嘴唇以後，那情景是很美的。汎美公司的汽車，在紐約約行約半小時，帶我們到了華盛

頓門，那邊便是飛越大西洋的航空站，片片的雲，點綴成許多色澤的曠邊，在清晨的天空中沒有消散之前。

我們到了水上機場不多時，公司的職員細心地檢視我們的行李，同時用一種含有秘密而嚴重的語氣詢問我們，是否在變異者官照相機；隨後，看過了我們的護照，及財物的狀況證明書確合照稅法律之後，牙有一個職員便來把我們逐一磅過，連外套和大衣也得算了進去。

雪白的迪克西號面對着朝陽，讓那淺水裏，四個推進器發着光亮在輕輕的抖動着。說句實話，從厚透的狹窄橋，通到機身的腰旁，粗着上去，覺得拿這樣一個工具，去擔任橫渡大西洋的冒險旅行，似乎太不够了些，可是當我瞥見一個美籍胖婦穿了一件黑羊羔外衣，戴了一個高頂帽子忽的走入這個大天廳(即指飛機)的肚子裏去的時候，我就了解這機身的真正容積了。等了一刻，輪到我自己身跨過那敞敞的當兒，在走廊裏略為向前向後一望，我恍然明白我們今次這個旅行工具，的確不是一具魚魚桶般的渺小的東西呢。

四個推進器的檢核試驗開動了；我們正溜向北面稍為看着那海口的光明的水面時，一些顫動也沒有，一些肥說也沒有，我們竟不知道什麼時候那機身已和水面脫離關係了，我們只在空中看見紐約在下面顫動着，慢慢地和朝霧相混合。

不久，長島(Long Island)的宮爺們的華麗也不見了，只見許多的花園中，夾雜着率棚小屋而已。

到了一個相當的高處，機師們互問，已很快的變帶起來，而當我們看見這些座位的寬敞和舒適，比那Arthur(一種軍名)還要講究，男女旅客，從這間走到那間，並隨隨便便的彼此點火吸烟之後，我們更確信這旅途的安全，是絕對有保障的了。我們都已把各人的錶讀前一小時，當那美籍的侍者帶着一副不能遏止的笑臉來開照的時候，並說：「假使我來請各位去吃飯，各位將怎樣的說啊。」

盒裏裏，給陽光照耀的檯布上，已經放好了刀叉和湯匙，什麼蕃茄醬麵包，牛油，熱騰騰的豌豆苗，冰凍菜等，似乎特別有味的一會兒品嚐



# 人事彙誌

賈國傑

代理本部科員。

字君德，江蘇儀徵人，湖南大學商學士

文傑

代理本部科員。

四川萬縣人，交通大學商學士，曾充京滬北甯等鐵路課員。

凌鴻勛

現任本部簡任技正，兼天成鐵路工程局局長。

字竹銘，廣東番禺人，曾任交通大學校長，隴海鐵路粵漢鐵路局長，湘桂南

贛段柳南段工程處處長。

李澤民

調部辦事。

江蘇泰縣人，國立東南大學文學士，曾任前鐵道部科員，鐵道法規委員會委員

，並留英在倫敦大學研究人事管理，現任滬緬鐵路人事股主任課員。

汪蔭成 代理本部簡任技正，中國運輸公司理事會借調。

楊志章 現任本部科長，西南運輸處借調。

薛文雄

現任本部編審委員。

江蘇無錫人，東吳大學文學士，曾任前鐵道部新運會總幹事，本部科員。

俞啓孝

現任本部編審委員。

張逸霖

浙江人，南開大學商學士，曾任前鐵道部及本部科員。

現任本部編審委員。江蘇南通人，曾任道清鐵路課員，交通員工訓練管理委員會秘書，本部科員。

徐行

現任本部編審委員。

江蘇武進人，曾任廣德縣政府秘書，湖北二區專員工署科長。

王治津

現任本部專員。

江蘇寶山人，日本京都帝國大學經濟學士，曾任大夏大學講師，本部編審委員

樂俊線

代理本部秘書。

上海市人，滬江大學商學士。曾任本部科員，專員。

楊湘年

代理本部秘書。

字宜林，江蘇常熟人，滬江大學文學士，曾任前鐵道部專員，本部專員。

翁諒安

專員簡任待遇，兼本部駐仰光代表。

玉非

現任本部編審委員。

字西林，江蘇蕭縣人，大夏大學法學士，曾充第四次全國代表大會上海市代表，中央民衆運動委員會總幹事，本部科員。

蔡澤

現任本部專員。

字子華，福建龍溪人，東吳大學政治學士，曾任平漢鐵路主任課員，本部編審委員，新路工程處課長。

## 風雪中之二郵差

蘭州通信：查涼源至玉樹郵路，前因番匪充斥，每次發班請當地軍隊派兵護送，嗣因不便，遂由郵局自購槍械，改爲雙班，自衛自走，以謀郵件之迅速，本年二月十六日由涼源派郵差二名，攜帶郵件及槍械馬匹等前往玉樹，詎意行抵長石頭地方，猝遭大雪，風暴激骨，道路全被雪淹，無法前進。因給養缺乏，所攜馬匹均已殞斃，該差等絕糧廿餘日，幸獵獲野馬一頭，賴以生活，郵差一名，兩足凍傷，難以舉步，另一名勉能支持，後遇卸任玉樹馬警備司令率部督省，始協助邊導，該差等猶以公務在身，不肯遽返，其冒險服務，力求保全郵件及槍械完整之精神，實堪嘉許云。

唐渭一

現任本部編審委員。

姜金科

現任本部辦事員。

字庚白，江蘇人，江蘇省立師範畢業，曾任平漢鐵路主任課員，平漢綏區司令部代理科長。

徐璋逸

現任本部辦事員。

周樹堯

江蘇江陰人，曾充江蘇省立民衆醫院，桂林醫院，首都醫院護士長。

現任本部秘書，川漢鐵路公司借調。

# 新運特訊

本部交通員工新運協進社最近社務狀況，經探悉件誌于下：

①該社消費供應社，近以物價高漲，經理事會議決，購存大批煤布日用品，平價供應社員購用，以資調劑。近已擬訂辦法，分別向農本局，國貨聯合營業公司洽商辦理中，此舉有裨社員生計，當非淺鮮云。

②該社為解決社員及社員眷屬居住困難問題，除廖家店遷建區外，並已籌募的款，將在廖家店附近建築新村數十幢，以作社員及社員眷屬宿舍之用，並將在聚興村本部職員宿舍旁，興建社員浴室一所，本部後山，興建衛生食堂一所，以上各項工程，均已呈准照辦，現正設計繪圖，着手進行。

③該社監獄隊，自參加本市三民主義青年團軍慶文團部與市黨部合辦之青年杯比賽後，屢建戰功，先後以三七比一九獲勝商勳，以五七比三二獲勝中華，已取得決賽權。

④該社最近擬舉辦新運杯籃球賽，以本部各組屬區黨部參加與賽單位，由理事長暨該社捐附銀杯，銀盾，作為錦標，開報名參加者，已百五

除，比賽辦法，係採用淘汰制，將來開辦比賽，自有一番氣象云。

⑤該社於四月七日舉行南溫泉旅行，因限於車輛，復為陰雨所阻，參加僅三十餘人，嗣應社員之請，復於四月廿一日，再度舉行一次，共有二十餘人參加，是日天氣晴朗，遊興甚佳，開該社對於車輛，知悉籌有辦法時，將繼續舉行云。

⑥該社公共食堂社屬用膳者，近有三百餘人之多，膳食標準，原訂甲、乙兩種，甲種每月十五元，乙種每月八元，近因物價高漲無已，膳食承包人不堪賠累，屢請解約，經該社再三勸諭，並允自五月份起，將有甲、乙兩種各增加二元，始允暫行維持。該社為避免增加社員負擔起見，已呈准將增加之數，概由該社墊貼，以資優待社員云。

⑦該社文藝室自三月二十六日成立後，經過數次會議，決定分組練習辦法：書畫組分為書法基本練習班，畫法基本練習班，及書畫自由練習班，詩歌組仍設一班，並訂練習時間，由該室指導員暨各組組長幹事實地領導，參加社員，極為踴躍云。

⑧該社為增進社員新知起見，於每次總理紀念週，均邀請名人講演，本年四月份起會請有民主義青年團中央團部組織處康處長，教育部陳處長，軍事委員會政治部第三廳廳長，中宣部潘副部長，文藝部黃五基先生，軍事委員

會政治部陳部長等先後蒞部演說云。

⑨該社本年度第一二三月份春季工作報告，已經編印出版，除該社工作1.已由後刊而至開展時期，2.已由試驗而至改進時期，3.已由個人化而至家庭化時期，4.已由不平面型而至立體型時期，故報告內容，極為詳盡充實云。

⑩該社軍慶分社，自成立以來，推選工作，不遺餘力，所辦之診療所，尤著成效，近復在海棠溪兜子背設立巡迴診療室，以便機車廠及電報局同人，就近診療。近又附設產科，並組織密察隊，將來如有餘力，並擬普及一般民眾。現該分社，在長安寺電報局所試辦之新運食堂，尊食同人，達二百人，由該分社指派專人指導辦理，成績甚佳。至游藝室已漸次充實，所組織之交聯兵兵隊，已參加中央黨部雙槍杯競賽，並獲得決賽權。又該分社為擴展組織起見，近呈准組織郵政，航政兩支社，於三月十六日在該分社舉行兩支社幹事宣誓就職典禮，並於五月廿九日在銀行公會召開航政支社成立大會，到社員九百餘人云。此外電報局，電話局，及長途電話幹線維護工務處等，紛紛呈請成立新運協進社支社，幹事人選已定，正在積極籌備中。

⑪西北公路運輸管理局，前曾呈請組織該局新運協進社分社，開辦按照該局行政系統准予成立，並由該分社指導組織該局各幹事處支社，以期該局整備新運事業，得以普遍推進云。