

抗戰與交通

（讀閱人同關機各部本供專刊本） 期二廿第刊月半

公路新生的開始

——對此次調整機構的感想——

本部年來為發展公路交通，因應後方運輸，先後在西南西北滇緬等公路設立運輸管理局，辦理運輸工程及管理等等，原為抗戰期間一時權宜的辦法，施行以來，規模粗具。惟以各路局路線綿長，事繁責重，不易兼顧。又管理運輸，併在同一機構辦理，不但對於地方公路機關，難期密切聯繫，且以各路局既以應付營運為主，所有工程修養，自不能不斟酌財力辦理。值此後方交通日繁，因有不能適應需要之處。最近各方對於公路設施，時有求全之說，不外此因。惟查歐美各國公路設施，政府僅負責築路及管理保養之責，營運例由民間辦理。本部為分別職權調整機構增進效率適應需要起見，特呈准行政院將公路運輸業務，與工程管理，劃分辦理。其辦法係將本部直轄各公路局之運輸業務劃出，酌設公路運輸局辦理，另設公路總管理處主辦，並分區設立公路管理處。通管理，仍由公路總管理處主辦，並分區設立公路管理處。

關於此次公路調整辦法，可參閱本期「部務紀要」第四〇五頁。茲所感者，此次調整機構以後，管理工程與運輸業務，各有專司，職權分明。凡從前感覺公路方面管理不善，委路不佳，調度失宜等種種弊病，希望因此次機構之調整，而得以廓而清之。惟念公路之管理，公路之運輸，與公路之工程，名為三部，實為一體。節節相連，息息相關，故如何於業務之進行上，在密切的聯繫中，求切實的分工，而於切實的分工中，求密切的合作，實為至要，此其一。天下之事

國立北平圖書館藏

徒法不能自行。過去辦理公路之所以不能盡如人意，固以環境所限，困難萬分，而人事上之未能充分盡其應盡之努力，亦為不可否認之事實。此次調整以後，氣象一新，深盼各方能善用新的環境，發揮新的精神，則前途否泰，事在人為，公路設施，雖滿地荆棘，亦不難回天一半，此其二。現在國庫支絀，而每年中央仍能撥發巨款，以應公路之需要，實非容易。故今後如何將所得經費，經濟使用實至重要。此次調整機構，組織不免擴大，費用自須增多。惟關於正當必要用途以外之種種事務經費，應厲行節約精神，能減則減，可省則省，普通一機關變遷，所有信紙信封，賬簿表冊等，均須重新印製，糜費至多，此雖小節，亦當注意，此其三。

業務能聯繫，精神能刷新，物力能經濟，運用就會靈活，工作就有朝氣，事業就有進步。然則此次調整機構，謂為公路劃時期的分野固可，謂為公路新生的開始，亦無不可。

本期要目

對於話務員之希望

精神之改造

工作效率與員工責任心

湘區各電局視察記

十年來回憶浙贛鐵路(下)

窄軌鐵路與輕便鐵路(內篇)

進一步的討論卷宗管理(實務研究)

本部公路機構調整辦法(部務紀要)

公權 盧作孚
道元 田敏之
金士宜 馮安殿
章物等 李宗祐
徐義和 編者

對於話務員之希望

公權

七月一日對滇管局訓練班學員訓詞

今日爲本部雲南電政管理局舉行電務員訓練班學員畢業典禮之期，本人以部務所屬，未能親臨參加，惟戰時電信交通，關係重要，諸君在滇努力受訓，志趣遠大，本人無時無刻不在關心之中。故今日雖不能與諸君相聚一堂，而精神上實已與諸君維繫一處，現在訓練期滿，行將開始服務，本人尙有不能不爲諸君告者。話務員應盡之職責，與應有之技能，在訓練期內當已詳細講授，今後自可本其所學，服務社會，並望繼續研究，以求進步。惟念話務員之稱職與否，全視精神是否振作，工作是否勤奮以爲斷。下列各端，爲話務員服務之時所當特別注意之點，尤望奮自策勵，切實實行：

① 應對和平 電話爲公用事業，無論從事長途或市內工作，話務員俱直接與社會人士相接觸，平時應對謙和，尙虞招呼不周，萬一態度操切，必更引起不滿。故在應對態度上，必須絕對謙遜和平，方能使人得到親切便利之感。現在戰時電信設備，補充非常困難，外界責備，自所難免。話務員如遇有這種情事，必須隨時善爲解釋，倘其過失在我，尤當及時勇改。

② 動作敏捷 電話傳遞消息，貴在便捷，故話務人員除應對態度須妥和平外，其動作更應力求敏捷，切勿因循玩忽，稍沾一般不良習慣。況當抗戰時期，軍情攸關，皆須電話爲之傳遞。工作不息，猶患難周，一有延擱，弊將百出。故諸君之責任重大，所望隨時貫徹服務精神，克盡通信責任。

③ 技術嫻熟 話務員之主要工作，固在接線傳話，但亦應具有相當嫻熟之工程技術，則遇有話機損壞，或線路障礙時，均能協助技術機務人員，隨時解決困難，俾使通話不致發生不必要之中斷，而得充分發揮其效能。

④ 生活刻苦 抗戰時期，刻苦節約，爲全國公務人員所應具之精神。諸君將來在派工作，生活艱難艱苦，惟吾人想及前線將士之浴血犧牲，與戰區民衆之備遭蹂躪，則諸君在後方安定生活，又較一般爲優越。故吾人必須奮其精神，更加努力。現代作戰，已無前方後方之分，更加以敵人殘暴性成，無論何地皆有流屍遍野之可能。諸君務須居安思危，臨危不亂，在任何艱險環境之下，仍能鎮靜服務，俾令工作不致中斷，而盡電務人員應盡之職責。

訓練電務員問題

郭世傑

查本部以前所辦訓練電務人員之高等班，自民國十二年後，即未開班，其中等班，亦停辦多年。現在三等報務員，或二等技術報務員，雖頗有因自己之努力自修，能對於機件上有所貢獻，祇因格於規定，遂無升等機會。再以前本部往往因訂購無線電報等，或有線電話機件合同之關係，派員至外國實習，惟爲數不多，且實習回國後往往另就其他機關職務，並不在本部工作，故此類高級中級人才，亦極感缺乏。現在亟需從事訓練，所有高級人員訓練，似可集中一適當地方辦理。並向國外聘請精通電信機械學理富有經驗教師數人，以爲指導。其中畢業人員，或實地辦理工程事項，或充任中級訓練班教師，可聘富有電信機械學識經驗之人員，充任教師，其地點亦以集中一地爲宜。此外，關於機工方面，除開班訓練外，并可隨工訓練。現在此種人才，固亦甚感缺乏也。

編者按：關於電務員工訓練問題，現本部交通技術人員訓練所已專設電信系，籌辦此事。又銜電報局長王大濟君，對此問題，亦有其見發表，容俟刊登。

精神之改造

——七月一日精神總動員國民月會對本報同人演詞——

盧作孚

今天所講者，爲國民精神總動員綱領第五項，關於精神之改造。茲擬對於該章一項至五項，加以闡發。

○醉生夢死之生活，必須改正。所謂醉生夢死之生活者，即指賭博飲酒種種不合理不正當之生活。此種生活，足使我人之興趣集中，於是忘懷一切，甚至將一己之生命，亦沉溺其中。余意醉生夢死之態度，非必須予以消滅，但必須改變其對象。如我人將從事於不正當生活之精神，移之於我人之工作，我人之事業，以至於我人之國家社會種種問題上，則醉生夢死，忘懷一切，將一己之生命，沉溺其中之態度，正爲其興趣集中，精神集中，意志集中，達於最高度之表現。本人以爲今日我人之興趣，即在吾人之工作，工作以外，別無興趣可言。故每人必須將集中於不正當生活之精神與態度，移轉其方向，而求能醉生夢死於一己之工作，一己之事業，與國家社會種種問題之間。

○奮發蓬勃之朝氣，必須養成。奮發蓬勃之朝氣，如何養成，一言以蔽之曰：「做而已。」不「做」，決不會養成朝氣。如「做」而未備於成功，精神憔悴，即便放棄，亦不能養成奮發蓬勃之朝氣。平常人常見兩種精神：①根本不做；②

做難做，但一遇困難，或遇有困難之可能時，便放棄不幹。此兩種精神，決不能培養奮發蓬勃之朝氣。此種朝氣，必須有百折不回不達成功不止之精神，方能培養成功。今日有許多新的發明，皆爲成功之結果。然其在成功之前，不知已經幾許失敗，如當時一遇失敗，即不再試驗，今日決不能有發明。然當時之發明者，不因失敗而灰心，繼續努力，及其成功，其發明之興趣，更奮發蓬勃矣。又如我人走路，遇不能通行之處，更需研究，如何得走通之法。如絕對無法通行時，即應立即變更方向，繼續進行。有這種繼續不斷之興趣，強烈之要求，及百折不回之努力，才能使奮發蓬勃之朝氣，培養成功。

○苟且偷生習性，必須革除。我人平常確有苟且偷生之習慣，中國所傳美德，有「安分守己」「安土重遷」，「安居樂業」，等等無論何種地土，移居其間，便安居而不思遷移，視遷移爲畏途，乘空遷移，更無論矣。但在近代生活中，旅行實佔重要地位，吾人「逃難」，則至感痛苦，人視來至多山之西南爲旅行，而不視爲逃難，則此行實不曾爲一件實心樂事。但我人平日多習於苟安，一切問題，不至於此後，不想辦法，須知近代世界，處處競爭的準備，種種競爭之行動，均

爲事前計劃準備之結果。歐洲大戰時，德國於七天之內，即動員完畢，所以能如此者，因有事前之準備，但苟且偷生者，決不作事前之準備。須知要苟安，同時時可發生事變，永遠不得安。不苟安者，時作嚴密之計劃，有事前之準備，反得長治久安。本人曾遇一船中管機器者，彼謂「平常胆子小，有事胆子大」。在平常開機器之前，處處細心檢查，決不苟安，且胆子極小，一旦有事，則絕對要能應付困難，胆子要小。各人之生活，亦應如此。平時處處細心，決不過一天算一天，能如是然後始能使個人以至國家社會有辦法，但平日習於苟安偷生者，處處待最後始想辦法，甚至至最後尚不想辦法，彼等寧作順民苟安之人，甚至即作漢奸亦無不可。此種習性必需根本革除。且此項與第二項實互爲表裏，有奮發蓬勃之朝氣者，決不苟且偷生；而習於苟且偷生者，亦決不能奮發蓬勃。我人祇須向前的做，百折不回的做，不顧困難，不避危險，有此種精神，則決不苟安偷生矣。

○自私自利之企圖，必須打破。在今天以前，中國人固不論，即所謂好人者，亦大有不妥處。我人所稱之好人，往往即指不做壞事者之謂。不做壞事，亦即爲己因。彼所求者爲一己成好人而已，不愛利而愛名，名即自身之名，中國不備此種人。吾人做好人，必需使周圍都好，應有盡善，沒有獨善。本人對自私自利，有新的

工作效率與員工責任心

道元

解，以為與我之自私自利，僅爲求一己衣食住
行慾望之滿足，由此解釋，則破衣足以禦寒，粗
食足以果腹，但今日之衣服，必求華麗，食物必
求珍貴者，蓋因流俗所好，故爭趨隨之，由是相
衍成風，而自私自利之慾望，乃無滿足之境。所
以我人必須變更此種傾向，改爲欣賞他人良好之
生活，及比對於國家社會之功績，而對於自己的
行動，應儘量節省。

紛歧錯雜之思想，必須糾正。抗戰以來
，整個國民之思想，已趨於一致。不過間尚有少
數人，尤其爲年輕之人，好標奇立異，喜歡新奇
思想。實則今日之中國人，其問題不在選擇某種
思想，而在能否思想一點耳。我人能思想，則不
必選擇思想，必能對中國之問題，作清楚之分析
，故我人時時刻刻應有思想，普通思想者，處處能
見其思想之痕跡，然中國人做事，以公事論，往
往長篇大文，而內容極不清楚，以做事論，亦少
能將事之周圍，安排周密者，此爲太少用思想之
故。所以今後每人應練習其思想，使遇一問題，
即能分析清楚，而求其適應之方法。

以上五點，應從我人生活上根本加以糾正。
國難當前，我人應以國家社會應做之事，作爲我
人之要求。交通部負有解決中國交通問題之責任
。何者爲我人之要求？整個國家之交通運輸，通
信之便利，爲我人之要求，及我人才責任。如將
此種責任心提出，則剛才所謂苟安偷生等習慣自
然消滅，而良質之精神，亦即於焉培養完成。

工作效率，論者每每牽扯到考績問題，良以
爲員工希望晉級加薪，而對於所任工作，或不致
有意工與萎靡之弊，此治標非治本之辦法也。

蓋以考績爲餌，僅能督促工作，而不能使其
工作即增加效率。譬諸管卷者，每日歸入收發文
數百件，測量者日測數公里，司機者，日行三四
百公里，此可謂勤於厥職，但歸卷分類是否準確
？調卷是否純熟？測量路線是否妥善？高度是否
合法？何處應建橋梁？何處宜于輪渡？司機是否
愛惜機件？汽油是否浪費等等，乃涉及工作之本
題，非僅徒務效率之虛名而已。

况一般主管長官，對於員工考績，難免不無
失公之處，如：(一)私人偏見；(二)無標準之標準；(三)
不澈底調查；(四)投鼠忌器，顧慮繁多，因是，失
威信于一般員工，則視考績爲例行公事矣。烏可
以該考績爲促進工作效率乎？

縱觀各機關，組織雖然嚴密，而辦事精神，
仍屬渙散者，亦復不少。往往一紙公函，圖章星
拱密布，稽延時日，而結果以請示了之。此無他
，各精于太極拳，彼此不負責耳！

改編軍隊，必由下級幹部着手，有精良之下
級幹部，則全軍之軍長人選，不有全材，可成勁
旅。文職機關，亦宜如此。但事實不然，一機關

之設立也，往往慎重其主管人員之人選，而所屬
之各科室，即爲各該新委之主管人員，任用私人
之機會，上行下效，各該室以下之各級人員，又
爲各該科新任人員，安插私人之地位，如此機
構，工作效率，該何容易？

匪伊朝夕，由來已久，根本變更，乃爲吏治
問題，尙非其時，欲求補救之道，莫善于本文所
討論者。

姑就低級員工論之，各該室之科員辦事員，
名額甚夥，各該室主管人員，應首先視其各員工
之所長與所能，使其担任某職，凡某職之事，概
由該員負責專責，不可浪使，無論其所掌職務之
有無，不宜視其終日空閑，而以甲辦者，委諸乙
，用拉夫式之辦法，徵其名曰分工合作。要知甲
能者決非乙之所長，更非乙之心願，強而後可，
必數行差責，不辱尊命，遑論及效率矣！故欲委
成員工之責任心，首應令其獨任一職，甲之工作
，非甲不可，乙之工作，亦非乙不辦，俗謂輕車
熟道，水到渠成，事半功倍者，效率在其中矣！
低級員工如此，高級人員亦復如此，以此推進，
則一機關之組織，方稱健全，有健全之機構，而
事業無進展者，未之有也！屢見如此，勸導引玉
，尙與何人進而教之。

湘區各電局視察記

田敏之

一、深入了報房

最近四年，老是在管理局工作，每天在辦公室裏，看着來去的公文，和湘區每一個電局接觸。每一個電局，都在我的心版上，烙上一個印痕。這些印痕，我常常想，似乎不深刻，也似乎不實在。我們應該有機會，更其深入每一個電局的內層，真切的認識他們。

因為這樣，我們便有機會到湘區每一個電局去視察。臨行的時候，總工程師陳樹人先生，給了我們一個簡短的談話，他告訴我們，要多給人以「相與爲善」的機會，要善意的，要有建設性的，使每一個電局的工務業務，都走上合理的路子。正因為上面的原因，我們是以客觀的態度，以忠實的，熱情的手段，去實行我們的工作。雖然，很慚愧的沒有更顯明的工作表現，但是我們自信，沒有站在報房門外，我們是回到了報房，而且身深入了報房。

二、在工作中

我們是二十八年一月一日出發的，第一期任務，是二月十日完成。第一期任務，四月二日終了，綜合工作日期，僅僅祇六十日。到達地點，是：邵陽，零陵，東安，株洲，醴陵，攸縣，耒陽，永興，郴縣，南嶽，衡山，湘潭，湘鄉，永

豐，邵陽等十五個不同的地方。每一個地方的工作時間，連同舟車的消耗，平均祇有四天，我們爭取時間，我們不敢多所浪費。同時，我們的工作報告，要使他發生反應，不僅是給主管者作參考，所以，一反從前彙總呈報的成例，在每一個局子工作完畢後，我們便得草擬報告。在離開某一個地方之先，也一定要將報告寄出。這樣，報告便不致成爲廢紙，而能引起一點作用。

我們同行的，有一個機工。這一次，我認爲最滿意的，便是能將每一個局裏的機件，不論是電報方面的，電話方面的，有機會給他整個的加以修理。機工，不一定每一局都有，但是，機器有毛病，却每一局皆然。原局既不能自加修理，寄給管理局修理，又有下列兩種困難：①僅有一部機器的，如東安一樣，一旦寄出，便無法維持其經常工作，②交通的不便，運輸困難，明知不能工作，不良於工作，也祇好將就，這樣，無疑地，會影響到工作效能。所以我想，凡是沒有機工的各個局子，應該按期派工前往修理，這樣於機器本身，於工作效能，實在有很大的幫助。

我們一共製好了五種表，一種是屬於人事的，一種是屬於機務的，一種是屬於業務的，一種是屬於材料的，一種是屬於收支冊報的。我們是

實事求是，即以材料而論，小局裏的材料月報，一向是上下月連續去照抄的。我們不然，我們要清點，我們要逐一清點，如果他們來不及，我們便親自動手，所以，經我們去過的局子，材料賬是確實實地，在材料來源缺乏，調撥困難的今天，也自然有許多方便。

三、一般的錯誤

不積壓表冊，在一般人的眼光中，自然是很好的主管人，也就憑着這，證明他是好的主管人。但是，不然，報務處理，工人管理，人事調度，又適足證明了表冊，僅僅是一種門面工夫。反之，有許多，我們平日認爲工作不力的，業務工務，到能處理得井井有條。現在，讓我來談談小局的一般的錯誤。

我們很大胆的，很坦白的說一句，其實，也無庸掩飾，也無庸隱諱，我們覺得每一個小局的主管人，似乎都不振作。一切，都是因循，都是一仍舊貫的工作。關於業務方面的，便可以找到這樣的證明。雖然，交通部曾經規定，雖然，管理局曾經一再通令，但是，去報的發報人姓名住址，依樣的沒有簽註。來報回單，依樣沒有填寫來回時刻，值機日記，不一定有。就是有，也不一定記載，來商報，不一定譯，這些這些，我可以說，完全由於他們因循，他們的沒有進辦的決心。其實，單就去報說，發報人不簽姓名住址，

實事求是太危險的事。我願看許多的收報風的運轉，無法投遞的公報，或查詢有關某一報的公報，原發報局，簡直無法處理。寄語每一個電局的戰報處同仁，我們要減少事務的麻煩，我們在那裏先應該不怕麻煩。

工務方面，局部電池，常常多用至六只或八只，大電池電液，大半是瓶之半，也可以說，半年，三月更換一次。一換之後，便不理會它了，引入線零亂，機器方面，率爾加注機油，不能維持清潔，甚或主管者，對線條開放，尙覺茫然，材料亦全由線工經營。這些，我們也可以說，一方面是由於主管者的常識不夠，另一方面，便是主幹者的因循，將這些工作，完全委之線工。我們發覺了這樣的錯誤之後，便建議了三個辦法：①先行通飭各局，如有上項錯誤，儘量改善；②維持機件良好，保件材料，及線條開放，不能完全委之線工；③撥發每局修機工具一全副，或必帶者數事，並發給電報表一只，我們相信應該這樣，才可以糾正上面所述的缺點。

四、人事的調度

我們到零陵的時候，東安局正在向管理局請人，我們到了東安之後，發覺了東安報務，並不繁忙。據東局主任稱，請人是半月以前的事，那時確實是忙，東安的報務忙不忙，姑且不論，我以為我們應重行規定，以換各局請人，無論是否

向交通部，向特派員辦事處或是向管理局，都得用電報呈報數字，並且要將過去和現在，作一比較，不能以「報務增繁四字，概括一切。最好能由交通部規定一定的格式，人才不敷的時候，依照格式，用電報呈請。這樣，才實在，才可以免去一切的流弊。

復次，許多電局的人事調度，與報務情形，不曾緊密的適合。三個報員的局裏，一天一人，做一天的工作，休息兩天。事忙，一個人，事閒，也是一個人，這實在不科學，精神與工作，實在會有不良的效果。

關於報差，我們也擬定一個最低的工作標準，每天，每一人應該是投送三十通，里程，也應該在十五公里以上，超過標準，便可增雇，請求增雇報差的電局，便得依此標準，列表呈報。人事管理，無疑地需要合理，但是，我們覺得每一個小局，管理方面，並不一定合理，許多許多的線工，在不出差的時期，閒着沒事，不是頂好的證明麼？

五、幾個建議

從工作經驗中，有下面幾個建議：

甲、從新核定各局等級。抗戰以來，各局的報務情況，與從前比較，真是迥然不同。即以零陵而論，每日的報務次數，在七千次以上，每月的收入，也超過三千五百元。但是局級仍然是列

五等，局長支報員月薪，現任局長兼總辦，報差是特別的低，僅僅是支四十七元，要是他在長沙，在衡陽，尙可支職津特津，零陵是後方，這極的權利，是享不到，相反的，因為他是局長，開支又特別的增多。收入少，支出多，收入和支出成反比，他們的心理上，無疑地會感到不愉快。所以我們應該從新核定局級，使他們能够生活在工作中，對工作發生興趣，不致倦厭，不致有矛盾的心理。

乙、派員經常觀察調整，整個的電信交通，良好與健全，不單純地繫之特繁局，次繁局，以及前方各局。要知四五等局，是整個電信交通的一環，也自有他相當的關係。從前各局和管理局和交通部，都隔離得很遠，天高皇帝遠，一切的法令章程，不一定一一遵辦。以我們的經驗，實在覺得需要給他們以興奮，使他們從睡眠狀態中，甦醒過來，強調起來，使工務業務，緊張活躍，能够配合目前需要。此外後方各局，今天不忙的，明天也許可以成爲另外一個局面。即以湖南各局而論，茶陵，耒陽，不是很閒的局子麼，然而不然，有時，他會大忙特忙的，自然，需要一個人去先爲籌劃佈置，才不會臨事倉促，才可以與軍事政治的變動，緊緊適合。辦法有二：①由特派員辦事處，就他所轄的省區，每區選派兩人至四人，輪流分赴各局，仍受當地管理局之指揮；②由管理局依照當地幹線情況，分若干區，每

區派定一人，工作力求實際，服務態度務求忠實誠懇。

丙、酌量增加各局公費。各局公費，部特別少，有的僅僅七塊錢，連同郵票茶水文具一概在內。抗戰以來，一切物價高漲，自然是不够用。我們在某一小局，曾經看到他連日紙也沒有，問他的時候，他直直率地說明了他沒有錢。許多小局，積灰盈寸窗戶上的紙，不是褪了色，便是殘破不堪。問他，也說是錢不夠。應用的工具什物，都無法購置，我想，也許應該增加一點公費，使他們能够應付一切，而不致過分因陋就簡，過分不成樣子。

丁、儘量減少表冊。有人用下面八個字，描寫中國的官場，八個字是：「公文世界，表冊乾坤。」確實，這並不是無中生有，電信界也一樣，小局應造的表冊，有四十餘種。一個人的桌子，爲着不想延遲表冊，便不得不把報房基本業務，委之他人。我們統計過：有一個主任，表冊是沒有延遲，可是來去轉車，由他本人處理的，僅僅是全數十分之二弱。這樣，我們可以想到，這一局的業務，無疑地不會健全。爲着求報房的基木工作的健全，我們希望表冊的減少，使他們能够專心致力於業務。

天下之事，百聞不如一見。我這次奉命視察，爲時雖短，自信所得尚多。聽說大部已有推行各電報局的觀察制度，望能早日見諸實行才好。

十年來回憶浙贛鐵路（下）

金士宣

四、戰時之浙贛路

浙贛路玉甯段於民廿四年十二月完成後，南萍段即行開工，限一年半完成。民廿五年萍段劃歸本路，浙贛湘三省交通呵成一氣，爲長江以南之唯一東西幹線，策固國防，實多利賴。

七七抗戰發生，余時任鐵道部業務司幫辦，奉調來路，襄理局務，回路之日，正八一三全面抗戰開幕，本路已入戰時狀態。此時本路有三大工程正在進行：一爲杭玉段之換重軌，二爲南萍段新工程之完成，三爲株萍段工程之改善，部隊軍需，均經本路向杭運輸送，工作雖繁雜，而秩序井然。及敵登杭州灘，切斷滬杭路，杭州形勢異常吃緊，滬杭路機車車輛，材料機器，以及各部隊軍需傷兵難民，同時過江，廳集本路江邊蕭山兩路車站，奈以樑軌未完，橋梁未固，滬杭機車，均須拆卸掛運，以致疏運困難，發生搶車嚴重之情形，秩序紊亂，情勢嚴重，余奉諭借工機車處，王，陳，鍾三處長駐蕭山，主持搶運，旬日間方告一段落，適敵機狂炸蕭山，余等寓所被炸毀，幸已避往田間，至罹於難，此爲本路有史以來最困難最危險之時期，不可不一述也。民廿七年一月，本路總局遷往醴陵，余奉諭留駐玉山金華，主持杭甬辦事處，江南局勢危殆，本路前途甚爲可慮，幸不久敵局好轉，本路秩序逐漸恢復，客貨運輸，亦照常辦理，路務漸有起色。關於七月間又以南萍線戰事吃緊，本路又有切斷之可能，惟已有種種切斷後分段管理行車之準備，是以局勢雖緊，而同人處之泰然，蓋已久經鍛鍊，臨危不懼也。及廣漢撤退，本路遂成全國唯一完整之鐵路，全線九百公里，通車無阻，客貨營業，倍獲往昔，浙贛湘桂鐵路打成一片，而金華亦成江南之繁盛市場，皖贛湘桂商人之來金採購貨物者，紛至沓來，其尤要者，爲浙鹽之運銷皖贛湘，及贛米之運銷浙東，皖贛茶葉之運銷外洋，贛省紙磁之外銷，均唯本路交通是賴。

查本路在 會理事長及杜局長領導之下，向以刻苦奮鬥不屈不撓之一貫精神，而建築之管理之。浙贛精神頗有可述：一爲工程管理方面，均有新氣象，時刻求進，迄未間斷，任何改革鐵路方案，均不惜予以一試，是以工程迅速，管理經濟，而運輸進展不已；一爲員工之忠於路，本路員工甚多，多由本路訓練出身，對於本路前途，關切備至，凡可以增進本路營業，保護本路利益，均無不盡力以赴；一爲本路乃一大家庭也，本路上下員工均能和協相處，開誠佈公，其平等互助之氣象，實爲各路所未見，本路低級員工，積資前進，由工警而升員司，由低級員司，而升中

或最高級職員者，不在少數。

五、十年來之回憶

浙贛路在中國鐵路歷史上，無疑地佔有異彩的一頁。中國鐵路歷史，已有六十餘年，僅造成一萬五千餘里之路線，其中五分之四，係由外國資本及外國工程司建築，或由外人自行直接建築者，其由本國資本及本國人才建築者僅三千公里，約佔五分之一。此項華資自辦之鐵路規模較大，成功較早者爲平綏路，該路係採用關內外鐵路，（即現在北齊路）餘利，由詹天佑先生造成北平至張家口一段，長二百公里，經五年之努力，於宣統元年完成通車，該路經過八達嶺之關溝段，計三十公里，須開鑿山洞數座，坡度甚大，工程艱巨，完成之日，中外人士無不稱頌其美。歐戰開始以後，借外款築路，已無希望，各鐵路建築成本，每公里平均約十萬元，需款甚鉅，而國內政局不定，資本缺乏，除東北數省外，幾無人敢談鐵路之建築。民十六國府建都南京，浙省政局安定，遂由該省長張敬甫先生倡導寧杭鐵路，中央建設委員會委員長張謇江先生副委員長俞蔭甫先生亦提倡該路。民十八靜江先生兼主浙政，始激請上憲趙先生浙籌建杭江鐵路，其時建設事宜，浙省財政已感疲乏，竟於是年三月一日，籌辦杭江鐵路牌照。國人鑒於建築鐵路需款之鉅，工程之難，皆目爲國談，頗多

觀美。經三年之艱苦奮鬥，卒於民廿一年三月杭金蘭段二百公里完成通車，每公里建築成本不到四萬元，遠在他路之下，同時運輸革新，管理經濟，頗得社會之好評，嗣以會委俞先生調長浙省建設廳，金玉段一百六十五公里，籌款順利，工程進行迅速，及民廿二年十一月鋪軌完畢，而閩粵發生，擾息救平，中央鑒於杭江路之軍事功效，爰有中央與浙贛兩省府合作建築玉萍段之計劃，玉萍段三百公里，於一年六月完成，南萍段二百六十公里亦於一年半完成，連同接收之株萍段九十一公里，全線長一千公里，江南一大幹線也。

浙贛路爲節省初期成本起見，即以求其通順，無可諱言。惟施工迅速，限期完成，自縮短以至開工釘道，均能一氣呵成，則工程期間縮短，開支節省，成本減低，是以較之他路，節省甚多，從前各路工程司，對於工程設計，多須求其完備，而工程期間亦久，國人視爲一種鉅大工程，不敢輕易主張建築新路。及杭江路興起，國人對於建築鐵路之觀念，爲之一變，而並不以爲繁雜之事，是以商辦之江南鐵路，山西省辦之同蒲鐵路繼之而起，爲中國建築鐵路開一新途徑，在中國鐵路歷史上，殊值得記載者也。

歐戰後外款中斷，各鐵路多賴本國資本以資挹注，惟以政局不定，信用未立。本路創辦之初

，除由浙省省庫撥款外，並向中國銀行接洽投資，時該行總經理張公權先生，正擬發展內地建設，慨然允諾聯合各銀行共同投資，以資提倡。嗣後本路遂段興工，均賴該行協助投資或担保貸款，得以完成，誠可謂中國銀行界投資鐵路成功之明證。

杭玉段完成之日，適閩粵發生，中央有見此路之重要，爰由鐵道部與浙江江西兩省府合作成立浙贛鐵路聯合公司選會委俞先生爲理事長，增建玉萍段，由中央發行鐵路建設公債，計玉萍、南萍兩段發行第一第二兩期公債，部省合作之成功，在中國鐵路歷史上，當爲之特別記載也。

歲月不居，本路已屆十週年誕辰，回溯十年來慘淡經營，全線遂段完成，殊費心血。本路原隨國民革命以俱來，初期革命成功，國內資本缺乏，而鐵路信用未立，本路在靜江，養甫，諸先生及本部張部長主持之下，由杜建勛局長率領同人，本革命精神，經過若干艱難困苦犧牲奮鬥之途程，始得有今日。而際此民族神聖抗戰之大時代中，其發榮滋長之程度，亦隨時而與日俱增，實爲國民革命之所賜，同時亦即國民革命精神與力量之所表現也。（於江西彬江）

本刊：歡迎索閱
歡迎投稿

窄軌鐵路與輕便鐵路

編者按

關於輕便鐵道之建築問題，本刊第十五期，曾有詳細的討論。本誌顧問章斯君的「速築，速拆，速運」一文，明顯的指示了目前建築輕便鐵道的急需；而本部按監章以斯君所著：「就公路鋪軌之研究」，理論事實，相提並重，尤為現在研究此項問題者所深切注意。此外，為討論西南鐵路之軌距問題，本刊第二十一期亦有特輯的專載，承蔡澤，聶肇雲，馮宏殿，吳啓佑諸君惠示宏文，而集中大家的意見，為適應目前抗戰急需，幾乎異口同聲，一致贊成採用一公尺的窄軌軌距。不過，一公尺的窄軌鐵路與六十分公分輕便鐵路，究以採用何者為最適宜，其間利弊得失，殊有集思廣益切實研究的必要。在這裏，本刊特地搜集了兩篇特殊的稿件。「滇緬鐵路西段改築輕便鐵路問題」，係以滇緬鐵路西段為對象，申論應採輕軌的理由，見地切實，殊堪研究。至於「窄軌與輕便鐵路之比較」，乃從材料，經費，時間作一概括之比較估計，亦足為研究之重要參考資料。此外，馮宏殿君的「輕便鐵道之研究」和章勃君的「採用輕便鐵路之我見」，也未分說明了戰時建築輕便鐵路的重要性。

滇緬西段改築輕便鐵路

問題

本刊特稿

查滇緬鐵路西段路線，延長五百公里，所經多崇山峻嶺，陡壁深溝，加以氣候惡劣，人烟稀疎，交通阻塞，給養困難，如按一公尺軌距高標準，計劃修築，則曠日費時，工用浩大，雖竭力趕建，庫款尤盈，亦須於三十年年底方可完成，似難適應抗戰急需。苟能改建軍用輕便鐵道，將所定標準減低，則舉凡高墳深挖

，棧橋隧道等工程，多可避免，時間自可縮短，費用亦能節減。此項輕便鐵道完成之後，如採用優良機車，其運輸能力，至少亦可與目前滇越鐵路相等。倘能管理得法，將列車數逐漸增加，裨益抗戰前途，實非淺鮮。或曰，改建輕便鐵路，較原計劃僅提早一年完成，則在此一年之中，不妨利用公路運輸；再不然，不妨就現有滇緬公路鋪設輕便鐵路，似較省事。但事實上並不僅濟，理由如下：

假定一年之中，公路運輸，如每日亦按輕便鐵路之運輸能力三百噸計算，則需購汽車二千五百輛，計價二千五百萬元（以滇緬公路西段為計算標準）。設汽車使用一年半後全部損壞，則每年折舊約為一千六百七十萬元，機油汽油消耗員工薪水費修理費用，每輛來回一次，計程一千三百公里，需國幣四千五百萬元，連前計需國幣六千二百萬元。至五百公里火車運輸費用，按簡碧鐵路現時貨運三等賣價加倍計算（指來回均付運費而言），每噸每公里為國幣一角二分，每年約費國幣一千三百萬元。由是觀之，則一年公路運輸超出之費用，約為國幣四千九百萬元，以之建築輕便鐵路，綽有餘裕也。

至利用滇緬公路西段鋪設輕便鐵路，亦有事實上之困難。因該段公路路線所經，多峻嶺深谷，當建設之始，未經測量，故其坡度最大有達百分之十三者，即普通坡度，亦常在百分之七八左右，且彎道曲折尤甚，半徑未及十公尺者，所在皆是，較輕便鐵路所需之標準，相差過多。若欲以之鋪設輕軌，恐不可能。否則必須大加修改，非但曠日費資，亦且有停止公路運輸之勢。退一步言，即使將來公路鋪軌完成，又嫌公路與鐵路相隔過狹，決不能同時並用，似不若另修一輕便鐵路之為愈也。

建築標準

○軌距。查國內商營，印度喜馬拉雅，及比屬康哥諸輕便鐵路，均係採用二英尺軌距，而通輪情形尚不惡劣。故不妨採用六十公分軌距（約合二英尺）。

○曲線最小半徑。查輕便鐵路最小半徑，國際間有用達十七公尺餘者，如喜馬拉雅鐵路用五十八英尺。故如能採用三十公尺，則規定稍寬，易應事實需要。

○最大坡度，包括曲線折減率以內，可定百分之四。

○軌重。採用每公尺十五公斤之軌重（每碼三十磅），按飽和溫度

廠定規計算，最大每軸承重可至九噸，但普通規定安全軸重則為六噸，以之設計機車，足可應用。

○路基寬度。築堤可用三公尺二寸，路堑可用三公尺。○枕木。每公里一千六百根。此外，如介曲線，超高度，兩曲線間之最短直線，圓曲線之最短弧長，登曲線，曲線折減率，以及車站內坡度，橋梁活載重與道渣等，皆可依輕便鐵路標準，加以設定。

○附帶。滇緬鐵路西段終站為蘇達，惟由蘇達至臘戌一段鐵路英方尙無動工確期，決難利用。惟建築鐵路材料及車輛等勢須由臘戌經木邦至滾弄

已成之公路而來。惟滾弄至蘇達一段二十公里，尙無公路。似應經商設法先築便道以利運輸。

○西段地處邊陲，人烟稀少，給養困難，且半屬瘴區，招工極感困難，復工更屬難辦。如為緩建緊

急工程，勢非向人烟較密之緬甸或隣省，招募宗得力工人不為功。惟現值非常時期，各縣往往以禁止壯丁出口，難以招雇，似應由中央通知關係各省，轉飭各縣，儘量協助招工，以利通行。

○西段接近緬甸，其坎馬孟定土司各地，多使用緬金及現洋，清華洞至公郎一段，又多用錢幣，換率倍漲，生活增高，加之氣候惡劣，地方不靖，迥非他處所可比擬。困苦情形，不難想見。故今後員工待遇，似應優予叙給，以使安心服務，而收工作實效。

窄軌與輕便鐵路之比較

本刊特稿

查窄軌以一公尺軌距為標準，輕便鐵路以六十分公尺軌距為標準，究竟二者之間，工程建築之用料與時間，以及運輸能力，相差若干，殊有加以研究之必要。茲以滇緬鐵路為例，比較如左。

○又如利用原有路基舖設輕便鐵路與另築路基舖設輕便鐵路，究可節省建築經費及時間若干，亦作比較如下：

滇緬鐵路建築窄軌與輕便鐵路之比較

甲、工程說明

窄軌 軌距一公尺

軌重三十公斤

路基寬度四公尺

最大坡度百分之三

最小滿道半徑一百公尺

輕軌 軌距六十公分

軌重十五公斤

路基寬度三公尺

最大坡度百分之四

最小滿道半徑三十五公尺

乙、國內工款

窄軌 每公里十萬另五千元

全線八百八十公里計需九千二百四十萬元

輕軌 每公里六萬元

全線計需五千二百八十萬元

輕軌較窄軌可省國內工款約五分之一

丙、外洋材料

窄軌 鋼軌及配件每公里一千另三十二鎊

機車車輛及機器設備每公里一千一百鎊

輕軌 鋼軌及配件每公里四百鎊

機車車輛及機器設備每公里三百七十鎊

輕軌 鋼軌及配件每公里一百九十二萬鎊

全線計需一百九十二萬鎊

機車車輛及機器設備每公里三百七十鎊

輕軌 鋼軌及配件每公里五十鎊

全線計需七十一萬六千鎊

輕軌較窄軌可省外洋材料約五分之三

丁、運輸能力

窄軌 窄軌運輸能力，平均在平道上及最大坡度上行駛，以每日開行六列車，每列車載重一百六十噸計，每日單程運輸量為九百六十噸。

輕軌 輕軌運輸能力，平均在平道上及最大坡度上行駛，每日開行十列至十五列車，每列車載重三十五噸，計每日單程運輸量為三百六十噸。

戊、建築時間
窄軌 二年半至三年
輕軌 二年至二年半

(二) 漢口公路利用原有路基鋪設輕便鐵路，與另築路基鋪設輕便鐵路之比較如下：(其中關於工程說明，外洋材料及運輸能力，兩者完全相同，可參閱上述之輕便鐵路說明。所可比較者，為國內工費及建築時間)。

甲、國內工費

利用原路基 每公里四萬元，全線八百八十里，計三千五百二十萬元。

另築路基 每公里六萬元，全線計舖五千二百八十萬元。

利用原路基另築路基省工款約三分之一。

乙、建築時間

利用原路基 一年半至二年

另築路基 二年至二年半

輕便鐵道之研究

馮安殿

所謂輕便鐵道者，即軌距六公尺，而以蒸汽機車牽挽者也。尋常但用諸短程運輸，近來簡碧石鐵路始展長為一百七十九公里，於民國廿四年通車。今營業漸佳，歲有贏餘，此足證明輕便鐵道未嘗不可用為長距離運輸。唯簡碧石每列車僅運六十噸，而沿線設站管理等費，略與標準鐵路相同。故此項鐵道為營業計，極非經濟，唯為戰時急需用計，則其成功之速，用款之輕，遠非寬軌鐵道所能比擬矣。

★……★ 唯是此項鐵道，但當作為臨時建設

★……★ 為臨時建設，不可令有永久性。以之開發地方

★……★ 可永久，或急應軍用，固隨在可以發揮其

★……★ 效力，迫時移勢易，功效既著之後

，將必有運量太小，能力無多之慮矣。若於計劃

之初，遽投鉅資為永久工程，嗣復因營業關係，

因循日久，不予更張，則終必至於運務擠塞，無

法施梳。是以工程之有永久性者，應一律避免，

其橋樑之建築，應以木為之，稍大之橋，可以以

築。列車由盤渡運過，所有路基保固工作，應悉

照公路辦法，但求足以維持行車，即有時遭遇沖

刷；而路基不高，旋可修復，不必沾沾於正式建築也。行車設備，則新燈與長途電話，足以控制

。至於修車廠與車站等，均可以竹木為之。凡此設施，固注重於節省，而鐵道之無永久性，尤為節省之最大理由也。

★……★ 凡在雲貴山地，建築標準軌與一公

★……★ 西南鐵路，尺軌者，莫不痛心疾首於土石方之

★……★ 用輕軌太多，與坡度坡度之限制，而大橋

★……★ 隧道路壟等工，多屬曠日持久，尤

為無法推遲。若輕便軌道則不然，彎道半徑，可

以心至三十公尺，半徑既小，則路線可以隨山勢

轉移，越嶺下陷，皆可緣天然坡度，路堤不必高

，路壟不必深，而可以適應河湖路線之規範矣。

所用鋼軌，每公尺十五公斤，枕木長度僅一公尺半，轉運既便，拆移尤易，費省而工速，固其宜矣。

顯此項軌道，軌距窄而彎促，行駛列車，危

險特多。故車輛之中心重點，不能提高，而車之

輪徑，遂不免大加減小。車輪既小，不適用於高速

度之用，偶然疾駛，每至於燒輪。抑行車速率太

高，於轉彎下坡之際，尤屬難保安全。是以最高

行車速率，應以每小時三十公里為限。若路線全

長為六百公里，則二十四小時可以到達，假定每

日對開列車為六對，則每日運輸量，有七百噸之

可能。如管理較密，設備較完，每日最高運輸量

，可擴充至一千噸。至此限度，則管理煩忙，而

危險性亦漸大矣。

利用公路
路軌
之困難
★
可於其旁敷設軌道，坡度之太高者，削減為百分之五。一竊以為利用公路路基，固為節省用款之一端，而就公路削減坡度，其事至難。蓋原來公路，多就人行古道修成，鮮有半公里之間，無需削減坡度者，所需工作之處，當然甚多，而公路日常行車，不可間斷，施工時種種妨礙，至多不便。若為避免高坡，路線離開公路，繞越至低處，復歸於公路，即輾轉出入，路線不特加長，用款恐將愈多。且倘卵石之最高厚度為百分之三，列車運量尚僅為六十噸，若以公路百分之五來鋪軌，則空機車尚難上坡，更何餘力以牽挽列車也？綜此計之，足知鐵路之與公路，合之則相妨，分之則俱利。宜即指定方向，令與正式鐵路相輔而行，從速派員勘定路線，以為施工之張本。查輕便鐵道坡度限制，定為百分之三，最小彎半徑定為三十公尺，實已無可再改。按此規定，另選線，當較沿用公路省便多矣。

然籌辦之初，須預計於將來。輕便鐵道之不宜有永久性，已如上述，俟有較大鐵路足資代替之後，此項臨時建設，即須拆除。查康藏富源，亟宜開發，而山嶺重疊，捨輕便鐵道，更無他法以通之。該區域內之軌道聯絡，必須成爲特種統系，則今日之輕便軌道材料，殆將爲開發康藏之媒介乎？軌道科去之整理，整原有路基以爲公路，又及計劃中之最有利者。

採用輕便鐵路之我見

見

章·鈞

在平日不受時間和費用的限制，來談鐵路建設，所注意者，不外：①適合今後運輸的情勢；②便利將來聯運的推進。因此在鐵路軌距方面毫無疑義的應採標準制度。但在非常時期，國家因感財力困難，復受時間限制，要在「省費」和「迅速」二大前提之下，來建築新路，假如要採取標準軌制，那就成了問題。

現在我國，粵漢交通，既因廣州淪陷而停頓，浙贛運輸，又因南昌失守而中斷，內地各省與洋海交通，整個受了敵人的控制，爲謀本國物資進出口數量的增加，也只有另闢途徑，假道鄰國，因此內地與鄰國間鐵路的需求，再沒有比今日更爲急切。

雖說公路運輸，未常不可負此抗建的使命，但就過去經驗，公路汽車運量，究竟有限，尤其在軍事倥傯之際，前方械彈人員的補充，往往急於星火，專恃汽車載運，勢必延誤時機，所以爲求運輸數量的增加，蒙國工程進展的迅速，建設費用的節省，不如暫時建築狹軌鐵路，而且輕便狹軌鐵路，因爲軌距較狹，在工程上如土石方可省用，山洞可以少開，坡度不妨較高，枕木短

小而木料可省，因此工料費用，以視公路，或較爲多；但比標準軌距，自可減省不少。

現在尚有一部人士，主張採用輕軌鐵路而仍維持標準軌距，倡此說者，以爲可與國內現成各，相互聯軌，殊不知輕軌鐵路而採標準軌距，與平常正式鐵路所需工料與完工時間，相差並不甚大。而且將來運輸發展，所有土方橋樑，依然需一番加固和更換，與其如此，何不暫時因陋就簡，修築輕便狹軌鐵路，使我鐵路能在最短期中可以通車，可以適合抗戰的需要。

考輕便狹軌鐵路，敵人在俄日戰爭時代，曾經採用，（即自安東至奉天一段）協助軍事運輸，頗收奇效。歐戰末期，協約國方面，因爲敵區道路破壞，此種輕便狹軌鐵路，亦經風行一時，總計線路長度，約達七千餘英里，此種輕便鐵路，一面可與前線軍砲陣地相接，一面可與後方寬軌鐵路相通，其在運輸上的價值，遠在公路之上。

輕便鐵路的運輸能力，既較汽車爲高，再就燃料而論，亦較汽車節省不多；因爲我國公路汽車所需汽油，必須運自海外，極不經濟，而輕便鐵路，所用烟煤，西南各省埋藏甚富，就此一點，長證輕便鐵路，對於國計民生，亦有相當的裨益。

總之，現在抗戰時期，交通運輸，關係重要，爲因應戰時的緊急需求，建築輕便鐵路，實爲當務之要圖也。

一、徐羹和君的意見

提高行政效率的痛結，在改善公文制度，而檔案管理，則又為改善公文制度的中心問題。前幾年政府和一般學者，曾熱烈研討行政效率問題，行政院還曾成立一個行政效率研究委員會，和發行一個行政效率的刊物，頗多建樹。現在大部對於改善公文制度和檔案管理問題的檢討，更見熱烈。抗戰將近兩年，平時的一切，都感覺不夠在戰時適用的時候，而注意到這行政效率的根本問題，真是一個好現象，鴻論卓識，尤可敬佩。本人服務敘昆，本半年來的試驗和經驗，實其所

得，聊當芹曝。

★☆☆★ 文卷歸檔，應以集中管理為原則，這是無可否認的。但現值戰時，尤以在辦公房屋，租賃不易，空襲的威脅，時時感受的後方各大都市，同一機關的各部份，尙不能集中辦公，為辦稿的方便，檔案的安全計，文卷只有日益分散。所謂集中，至少暫時是無從談起。要在集中的原則和分散的事實下，找尋一條通路，以適應戰時的需求，確是當務之急。

管理檔案和經管文件收發的人員，不但要有

密切的合作，還得更進一步，能够在同一屋內辦公。因為現在案卷分散，管理檔案的人員有時根本看不到文件，編號分類，難免或有未盡確實。各部份各自管理，分類編號，更易分歧，調卷就倍增困難。如能照上述的辦法——在同一屋內辦公，收發文未分散前，已先由編卷人員確定並在稿面註明其編號及卷目，收發文事由錄經分送各部份，各部份亦即遵照其編號及卷目歸檔，並依照編號卡片，查閱既易，調卷亦無困難。則文卷儘管分散，管理編制仍可一致。茲將叙昆試行的辦法，略述如下：

關於文件登記，文件登記和文件的保管，完全分離。這和秦翰才先生：「一機關的文卷，編輯與管理，似宜劃分」(參閱本刊十七期三三七頁)的理想却相吻合。這種登記，也接近於本市王輔宜參事所提出的卷宗之外的「公事紀錄」。

分爲機關分類事由冊，事類卡片，和人事卡片三種。

◎機關分類事由冊。就收發文事由錄按機關分類登記，使每一機關和本局往來關涉的案件，可在這裏得其全貌。並註明經辦部份和現存何處，都可在這裏檢查而得。

◎事類卡片。按專類登記卡片包括縱的和橫的兩方面。縱的是一種歷史性的記載，自每一案件的起始發展及演變，直至其結案，這是演繹的。橫的是按事類的綱目編造，這是歸納的。某一案情如關涉三四處，則同時登入有關的三四卡片，不必另用互見片。

◎人事卡片，紀錄人事的動態，每人姓名以四角號碼排列，凡屬於這人的任免調策待遇升降，作全般的記載。

關於文件保管，打破傳統的分宗立卷的辦法。關於案情的分類，卷號的編輯，完全屬於登記的部份。保管則純按收發文號碼排列每百件裝一卷宗硬夾，每一英文字母夾文五件，不用文件分存單，也可免去轉帳檢查之煩。調察時可查卡片，或機關事由冊，各須查閱原文，可按圖索驥，一查即得。

在時時準備空襲的後方大都市中，文卷的安全，也是個嚴重的問題。我們是設計一種活動輕便的卷冊，堆砌成櫥，空襲時各單位可各為拆分成若干箱子，携入防空壕，在幾次空襲實地經驗之下，似乎還很方便。

管理檔案的傳統辦法是有所謂「宗」，所謂「卷」，現在我們將登記和保管劃分公文的人，物，事的動態，完全靠冊籍卡片的紀錄，而文件則純依收發文的號碼排列，可說是檔案

的奉命，也可說是一個大膽的嘗試。不免有很多
人懷疑，本局同仁也會有很多質疑。他們說案卷
分宗成卷，則全卷或集一處，今須從各個夾子中
抽集，調閱全卷，殊嫌費時。我們的答復是：調
閱全卷，或許稍覺麻煩，但文件按號排列，齊整
簡潔，抽檢亦易。並且在卷宗之外，我們已編
製有系統的完密的足以表現人，物，事各種動態
的紀錄——冊籍和卡片。就是王參事主張的「於
卷宗之外，別創有系統而便於視閱之公文紀錄，
以減少查卷之煩」。(參閱本刊十八九期三五五
三五五頁)也就等於「銀行額其便於檢查之帳簿，
非遇必要，即可不必查閱支票傳單據等」，如
這些「公文紀錄」能做到理想的程度，自可不查原
卷，倘仍有一二件必須查閱原件，則文件依照收
發文號碼排列，檢閱亦易，查卷者可自動檢閱，
不必驚借手他人。在以前分宗分卷時，每宗多則
數十件，少亦十餘件，經借閱之後，每非一朝一
夕所能歸還，如有兩人同時要查一案卷，則互相
牽掣，曠日費時。現在這些窳弊，似乎可以解除
大半了。

或者還有人要問：查卷者看了事由，有時還
不能滿意，勢必查閱原卷，那末以往裝釘卷宗的
辦法，便較方便。不錯，現在辦稿的這都有查原
文的習慣，如果經管文件收發的人員能够將收發
文事由錄做到要而不漏，簡而能明的程度，就可
補救大半，查原文的必要也可減少。其次，一

文不關一事，往往牽涉重案，舊日的卷宗是用文
件分存單來補救，就常有轉輾查閱之煩，現文件
按號排列其文一定在某夾，兩者比較，難易自見
。並且查卷者，未必盡須全卷，而往者既已彙編
成宗，動輒數十件，如查閱者僅須一二件，要在
這長短不齊的千百張紙中找尋每苦煩累，現可按
號抽閱，時間也似乎經濟多了吧。

總括的說：叙昆檔案的管理，是為適應職時
的需求，在集中的原則和分散的事實下的一個試
驗的辦法。方法大致仿照圖書管理。卷目的分類
，大體依照各部份職掌的劃分。事項卡片的編號
，是仿照杜威的十進分類法。人事卡片是採用王
雲五的四角號碼檢字法。文卷的編輯登記和文件
的保管是完全分離的。廢棄傳統的「分宗立卷辦法
」，純以收發文號碼排列，半年來的試驗，似乎還
沒有什麼窒礙。惟事屬創始，將來的成敗，還須
繼續努力。

二、李宗祐君的意見

查辦案件，首貴接洽。接洽條件，無非調卷

。是管卷之工作完善與否？關係工作效率，實非
淺鮮。過去部中管卷工作，雖未達到極為完善，
但無十分困難。自離京之後，則大為不同，困難
之點，處處皆是。考其原因，不外有二：

①人力。管卷工作，最要每日整理，無積壓未歸
之件，則調閱自少困難之處。今則人手不繼，

勢必積壓，積壓愈多，整理愈難，而找卷亦愈
困難。目前即增加人員，則精歷之卷尚有限量
，可以整理，否則再任其繼續累積積壓，必致
着手更難。

②物力。以前南京存卷，有一定地方，良好卷櫃
。只須在卷目上找到卷號，即可按圖索驥。今
則既找不到卷號，若此卷裝箱，則翻箱開箱，設
該卷係存他處，則更非一時所能取到也。本局
以為若能利用部內之防空洞，坐位下之空間，
隔以木板，加做木門，並編號碼，以之存卷，
其量必不在少，安全利便，均可兼顧，惟所考
慮者，潮濕耳。

此外，尚有明密文件劃分管理問題者。交際
合併後，處務規程規定，機要科與掌卷股分管明
密文件，惟事實上有些地方，未照此辦理。且有
些地方感覺明密分管有調門不便之處者。在保守
機密之立場而言，少經過一地方，即少一漏洩機
會。機要科，收、繕、發、歸，皆一科辦理，當
然比較可以秘密些，惟有些案件，初辦時為密，
後辦為明，則一案分歸兩處，誠有調閱不便之處
。本人之意，有二種補救辦法：①由各辦稿員（
或長官）規定對外密，對內不必密，與內外均密
「字樣」。最密「機要科管」，後者在稿上註「次
密」字樣。②機要科管密人員與掌卷股一地辦公，每
一案件，可以就近考慮歸併。

部務紀要

●滇緬鐵路特設督辦

本部川滇緬鐵路；關係重要，爲集中力量加緊工程起見，特呈奉行政院特設督辦滇緬鐵路公署，下設工程局及總務財務材料運輸四處，並簡派會委甫君爲督辦。又聞川滇鐵路公司理事會以原任總經理沈昌君，責重事繁，其所兼叙昆鐵路局長，無暇兼顧，特調滇緬鐵路局長本部技監陸鵬均君兼任。至滇緬鐵路局長，則改由浙贛鐵路局長杜鎮遠君兼任云。

●公路機構調整辦法

查本部爲適應抗戰運輸需要，特將公路運輸業務與工程管理，劃分辦理，並設立公路運輸總局，負責運輸業務專責。所有調整辦法及運輸總局暫行組織規程，均經提請七月四日行政院會議核准通過。茲將調整辦法擇錄如下：

●交通部公路機構調整辦法

◎工程與管理

(甲) 部內 仍設公路總管理局

(乙) 部外 分設西北公路管理處

西南公路管理處
川滇公路管理處

◎運輸業務(部外)

(甲) 新設公路運輸總局

(乙) 分設陝甘公路運輸局

川新公路運輸局

川桂公路運輸局

川滇公路運輸局

駐運管理所

◎優待文化驛站辦法

本部前奉 行政院訓令，關於文化驛站交通有關抗戰書報刊物，給予優待減費，提前運送，並妥與接洽等因，現經本部令飭各鐵路局，嗣後文化驛站運送書報刊物，如按包裹託運，其運費准照正常書報雜誌六折收費，並設法迅爲運送，隨時接洽。

◎隨海禁運資敵物品

本部據報，敵寇在黃河北岸，高價收買當歸大黃等藥材，東運出口，爲協助禁運資敵起見，經指示隴海路局，關於大黃當歸兩項，暫限於長安洛陽段內運送，至其他可以大宗出口之藥材及物品，如有資敵嫌疑，仍應隨時由到站站通知當地軍警機關，依照條例，共同設法查禁。

●實習生須集中練習

本部以前分發陝黔湘桂閩等省政機關實習之各大學畢業生，現爲增進各該生技能起見，擬再予以集中練習六個月，經規定練習科目四項：①市話機線；②長話及電報機線；③長話及電報線路；④無線電報話機線等，由各生任擇一科，作爲主科，練習三個月，其餘三科，作爲輔科，練習各一個月。

●紅河水道調查情形

富良江(即紅河)水道，爲補助滯存越南物資之重要路線，經有關各機關組織查勘隊，前往實地調查。現據派員報告，該隊已由河口分赴各地調查，仍回河口集合。本部已令飭查明河口至蠻耗，可通何種木船，蠻耗以上，木船可通至何處，載重若干，調查至最後地點後，詳報具報。

●制止拆售舊輪機器

本部據報，桂林有商及鎮公司高價收買輪船拆用機器情事，查二期抗戰之際，內河交通，益爲重要，該項舉動，實足減少交通工具，影響甚大，當經轉電資源委員會，除破舊不堪航行之輪船，經主管航政局檢查證明，得拆卸出售利用外，其他一律不准拆卸出售，並請轉飭鎮公司及各領商知照。一面由本部飭廣州航政局，通告各商遵照。(本期「人海雜談」暫缺)

你由信不信

同人眷屬的疏散與安全

編者先生：「抗戰與交通」第二十期論本部遷建問題，有幾點最使人注意：

◎本部遷移計劃，將折衷到「一部遷移，一部留渝」；

◎辦理遷建，似應以整個部份為單位；

◎通訊聯絡應力謀充實和便利。

這是目前極端迫切而又嚴重的問題，想本部當局早有妥善的計劃。即如本部同仁眷屬的疏散，亦曾準備着不少的便利。然在事實上，在多種困難而又複雜的情形下——就是說難下的房屋和設備，已經不是隨便可得！——推動既感相當的困難，於是不能不打算「逐步推進」。可是拿破機幾次狂炸重慶的事實來說，還得在時間上爭取一個「快」字。如何完成本部遷建的計劃和同人眷屬的安全疏散，應以「快」字為第一要訣。

其次，似小而非小的問題，是本部的防空洞太狹，每次容納，人數太多，天氣一熱，便有悶死之虞。這除了疏散人口，便無根本辦法。至於同人的眷屬，我相信在每一次空襲警報發出，各人徐步走入本部防空洞的時候，一定會同時聯想到妻子們睡在山坡旁邊的草地上，妻則默念着丈夫的安全，小孩則躺在地上聽着天空熱鬧，萬一彼此附近中了彈，就會各人喪胆落魄的急得要命，有時竟至流淚！這是何等傷心的鏡頭！

本部現有的防空洞地位太小，不能儘量容納同人的眷屬，確是一件事實，但遷居鄉下，白沙沱某同人的府上，就遭了不幸的擄劫，同時某同人也接到了嚴厲的恐嚇信。某太太痛言：「在城怕炸，在鄉怕搶」。炸！搶！真使人有走頭無路之憾！

不過，此次抗戰，從友誼中重建祖國，公務員為國犧牲，義無反顧。

但如何在事實可能範圍內，力謀同人犧牲的減少，也是間接增加抗戰力量的一法。所以在這裏，敢提出以下幾個問題，切望同人合力解決：

◎如何徹底統籌同人眷屬疏散辦法？

◎如何避免危險，力策鄉居的安全？

◎本部遷建期間，如何與地方民衆密切聯繫打成一片？

本刊為全體同人之喉舌，深盼能將此函公開刊佈，以供同人的注意和研究。
(胡達用六月二十六日)

隴西電報局主任撤職原因

本部奉監察院通知，轉據甘肅省青海海監使嚴莊四且二十九日報告略謂：「最近出巡隴西各縣，見聞所及，以辦理電務人員，大都染於舊習，不知振奮，不特對人民電信之收發，傲慢無禮，即對縣府及其他機關之公務電件，亦隨其喜怒，任意擱延。如隴西電報局長李珩，自視特殊，習染甚深，各界面訴，衆口一詞。似此腐廢奢侈，放棄職務。直接有礙後方交通，間接影響前方抗戰，公私貽誤，良匪淺鮮」云云。聞本部除由隴西主任李珩、行爲放縱，已明令撤職，調該管理局察看外，並以後方電信，關係重要，所有電務員工，亟應振奮精神，努力本職，當經嚴令該電政管理局轉飭所轄各局，隨時注意，切實改善云。(本部五月三十一日電致渝四一三五號代電)

公路短程旅客的呼聲

目下西南公路的客運，站與站之間，機械式的祇有專車往來，班車完全停駛。由於這種機械式分段開行專車的結果，使旅客每到一站，要遙遙無期的等候着，費時耗財，莫此爲甚。我以為在分段開專車之餘，應仍顧及沿途載客之班車，用以調劑短程旅客，現在車輛不多調度困難。但「班期可少，絕不可無」。(胡達倫於沅陵寄)