

抗日战争期刊汇编



中国文献珍本丛书

抗日战争期刊汇编
(十六)

全国图书馆文献缩微复制中心

抗戰與交通

(讀閱人同關機各部本供專刊本) 期二十三第刊月半

論本部年終考績

本部舉行年終考績辦法，經過情形，已略誌本刊上期。現在年底將屆，各部份正在積極着手籌辦。本部 張部長且於會報時，有剴切之指示：「今後各部份對於用人，應隨時留心研究，而於進退黜陟，尤必須運用理智，破除情面，務期淘汰腐化，甄拔人才。此次本部年終考績，務必注意中下級人才中，有無特殊才能可以重用者；又有經辦某一工作過久，興趣因而淡薄者，能否設法調整，以增效率，亦可一併研究。至年齡在三十歲以下之青年，尤須隨時注意其學識經驗，與前途之發展。現在青年自學校畢業以後，不免有沉浮於機關中，即喪失其青年有為之精神者。自誤誤事，深為惋惜，並望各級主管人員對此特別注意」云云。綜 部長訓示之意義，不外三點：一曰破除情面，甄拔人才；二曰調整工作，增進效能；三曰注意青年，獎掖新進。茲申論之：

(一) 破除情面，為中國人最難辦到之事，而於人事獎懲問題，請托說項，尤所難免。此為各級長官評定成績時最感頭痛之事。惟查各方請托說項者，往往以家累繁重生活困難為詞。其實此種情形亦為人情所常有，豈可一概抹煞。須知各人之生活費用，必與時俱增。隨時調整，尚多捉襟見肘，苟不增益，艱窘必可想見。因境遇困難而請托說項，是人之常情，不可峻拒。現在唯一補救方法，依照銀行或郵政制度，確立年功加俸辦法，祇須一年中無重大過失，即有加薪希望。則所有為生活困難而請托說項者，皆可不禁自絕。如此，可使因年資關係而固定加俸者為一事，因工作成績而晉級級升者為又一事。現在因無固定之年功加俸辦法，明知某人工作並無特殊成績，但因顧全其生活艱難，遂不能不以假托成績優良為名，而予以晉級級升之機會。此不但有失考核之尊嚴與真義，且有阻礙真成績者循序上進之虞。此為推行

考績之基本要點，而欲真正破除情面而甄拔人才，亦必先確立年功加俸制度不可。

(二) 有興趣，而後有精神；有精神，而後有事業。故調整工作以增進興趣，實為講求效率所不可忽視，亦考績時所應特別重視者。惟世無全才，長短互殊，如何量才器使，端在位得其人。此則決非一二日間所能率然評定，必須平時細察其言行，詳究其事功，方能資為標準，有所取斷。現在本部各部份既有小組會議之規定，正可於平時充分利用此種機會，使主管人員與工作同人多所接觸，多所認識。此為調整工作增進效能計，所不可不加注意者。

(三) 青年為國家之柱石，愛護青年，亦所以愛護國家。現調查本部青年在三十歲以下者，達一百七十六人之多。部長既重視青年之前程，則身為本部之青年同人，又安可自暴自棄而不思奮進。當聞各銀行中頗有行員講習班之組織，聘請導師，以讀書演講，研究實務，增進技能為主要目的。此類組織，於陶冶青年德性最為重要，在本部亦宜及時啟行，深望本部青年同人以圖之！

本期要目

六中全會後我們努力的目標
美國公路顧問團來華之經過
對於電信人員及材料之管見
再論司機管理與訓練
川桂公路當前之運輸問題(特稿專載)
抗戰中之粵漢鐵路(下)
報務主管人員應有之三種認識
本部設立工作進度考核委員會(部務紀要)

公 權
潘光遠
趙曾珏
車雲保
英 衡
陳鴻賓
田敏之

六中全會後我們努力的目標

公權

二十八年十二月四日在本部國民月會演詞

今天趁國民月會的機會，把六中全會的經過講一講。這次六中全會，討論的案子很多。總裁在第一次大會中，曾把第五次代表大會的宣言，加以宣讀並講解，因為每次開會，總有許多議案，然而實行的不多。如以前的決議案，從二十四年起，都能件件實行，那末這次的抗戰，一定總可得到種種的便利。所以總裁所宣讀的，都是我們應該做的事。這次全會，在歷次大會中，總裁的訓示，結論如下：第一，是缺少用人的方法，銓敘制度，雖已確立，然而還有許多不能盡如人愿；第二，主計制度，亦早經制定，而各機關的會計方法，仍有許多不滿意的地方；第三，做事的方法，還是不好，大家雖忙於工作，而不能求其扼要；第四，是喜歡做文章，不肯切切實實去做事，每次開會都有許多決議，而不肯去切實實施。以上四點，是檢討過去的缺點，至於今後的改良的方法。第一，關於人員的銓敘要注意：第二，關於主計制度要切實執行；第三，做事的技巧要改進，要分別大小，先後緩急；第四：凡是以以前會議的案子，必須先把它實行，然後再議別的案子。這是總裁對於全會的一鈞訓示。

於此而，總裁認為極有進步，但仍未能

充分趕上內外各方面的需要。現在社會政治等，變遷得很快，如果不是迎頭趕上，就不能迎合環境，所以應依照既定的原則，更加推進。至於政治機構方面，特別重視社會民生的改善。現在後方的壯丁，大都參加前線抗戰，以至勞民減少，人力缺乏，農產品的價格，因而高漲；又因運輸困難，各種物價，均有上漲趨勢，而引起社會民生的不安，因此對於行政機構中有增設部會的擬議，現尚在研究中。關於交通運輸方面，總裁的意思，總覺得機關太多，所有各種不同的運輸機關，應該併設成爲一個統一的機關。這確實是目前公路運輸最大的弱點。本部對於運輸問題，曾提出詳細的報告，並有建議。說明目前運輸困難，大都由於一般差誤的觀念，以爲只要有公路，有了汽車，就可解決運輸問題，其實並不盡然。我國的各種機械，尚未十分發達，是以對於公路效用，還不能充分發揮，我們利用公路，尚未盡經濟之能事。汽車損壞以後，隨路拋棄，不再去用。因爲修理的地方既少，有修理知識的人又是很少。總之我們的公路運輸，離開科學的方法還遠。歐美公路運輸的發達，是經過了四十多年的試驗改良的程序而得，我們當然也要

經過這一種程序，所以主張遵從總裁的指示，先把行政機關和軍事機關的運輸分別統一起來，以謀密切的聯絡，然後訓練修理的人才，補充修理的配件，以增進汽車的效能；進一步看我們的公路，是不能負擔這些汽車的行駛，也必須在人力財力財力等許可的限度以內，竭力加以改善。所以這次全會各方面，特別對於如何策進公路運輸的效率問題，有極精審的注意。惟就本部而論，以往還有許多需要改進的地方，要知道大的機構的改善，須從小的機構做起，要希望大的機構好，必須先把各個的小機構弄好，這是從這次全會中，感想，而期望於本部同人的。

現在就部內的情形說一說。對於公路方面，組織一中國運輸公司。此次美國公路顧問團曾提出這樣的建議。因爲我國的公路，必須再經十年八年的努力，才能建立出一個規模來，我們現在這一個組織，一方面是應付目前的需要，一方面也是爲建立規模。我們的鐵路已經有六十年的歷史，電政也有五六十年的歷史，都已有相當的規模，惟有公路方面，年期尚淺，規模未具，所以我們要在此時趕快建立規模，以應付戰時和戰後的需要，至於部內人事考銓方面，在本年年底，決定舉辦考類，因爲我們有三年沒有辦過考類，對於同人的成績，必須加以考核，工作好的，應該給以獎勵，以鼓勵工作的精神，關於辦事方面，要集中研究於「快」的一點，在這一個月內，小要把這一個問題解決，然後再談其他問題。至

於新運協方親社面，前次曾經一再提及，我們總希望把它辦成一個有效用的團體。兄弟在銀行時代，也曾有類似的組織，而組織的動機是怎樣呢？有一次兄弟在比爾，在傍晚的時候，經過一個鄉村，看到一排小而精緻的房屋，內部布置得很好，並且還有鋼琴，詢諸村人，知係為農民的住宅。因而發生一個感想，如不把人民生活程度提高，不足以養成其志氣，對本身是如此，對國家也是如此，所以在那年回國而後，對於銀行營運政策，特別注意到二件事情：一件是農村的放款：一件是國貨的提倡。並且在行內添建寄宿舍，改善食寮，以安定行員的生活，在南京鐵道部時代，也曾經想由新生活運動委員會來舉辦這種事業，不幸戰事發生，未能如願。現在新運協進社，成立於抗戰期中，祇能做些基本的工作，把同人的私生活方面，逐步逐步的改進，總想使新運社方面，切實對大家有所貢獻，先將診療所擴充，凡是有社員證的社員，都可以到診療所免費治病，現在醫藥價格飛漲，同人中偶患疾病，醫治頗成問題，所以診療所的擴充，是很切合需要的。第二件是消費供應社，已經開始籌備，正在調查各種便宜的貨物，不久即可成立，其他各種日用品，亦正和各處國貨廠商，分別商量。我們正在一步一步的推進，先把這二件主要的辦好，再及其他事業。尚望全體同人，合力策進，共圖成效也。（金敏甫記）

美國公路顧問團來華之經過

潘光迥

這是本部總務司兼人事司司長潘光迥君於二十八年十月二十八日，在兩司總長會議席上的演詞，由林祥慈君筆記而成。此次美國公路顧問團來華，潘君奉行政院指派主持招待事宜。演詞中對顧問團來華工作經過，報告極詳；而於各方最為關切的公路運輸問題，尤能提示極切合實際的見解。特為商請披露於此，尙祈同人注意為幸。

（編者）

本人上次公出返渝，即擬邀集諸君談話，一帶別緒。以事忙未果，良深歉仄。此次特向諸君報告本人兩月來之工作，此種工作，殆諸君所引為興趣，抑亦交通從業人員所應知者。

自抗戰進入第二期以來，公路即代替鐵路而益趨重要，惟根本未材料及運輸如許巨量之公物軍品，遠論保護與調整。最近一年，公路運輸量已達相當飽和階段。惟需要有增無減，即以同仁等以前由武漢遷移湘黔而言，各機關莫不感覺行經公路之困難，認為亟待改進，是本部亦不得不予以極度之注意矣。

來華

使命

在國際路線方面，西北山甘新通俄，西南由仰光海防通英法。此外尚有美國，亦予以極大之同情。美國之繼續購銀政策，維持銀價，是為首次助我。嗣後二千五百萬美金貸款，並供給種種材料，而我國則收購桐油運美。至

是公路所負擔之運輸量，將益為增加。然物資如何得以出口，美國對我國運輸技術上擬如何幫助，均待詳細研究。政府當局，先由駐美胡大使與陳光甫先生之接洽，經行政院長暨本部張部長之贊助，乃請美國謝安，百熙，范百德三公路專家來華視察，本部復聘為顧問，實有所貢獻。政府期望於顧問團者有三：（一）協助解決運輸方面若干緊急處置；（二）協助擬議關於公路之計劃與章制；（三）研究應如何設施得暢通進出口物資。以上三項，固至為重要迫切者也。

本人兼管兩司，及其他有關工作，既奉主持招待顧問團之命，事實上決難分身。然設諸兩年以來，端賴各同仁之戮力同心，兩司事務，俱上正軌。本人不特引以為慰，且內心上極感愉快。此次奉命招待，使本人得有勉允担任之信心，而無其他之憂慮者，亦由於斯。是應對諸君之努力，先表謝忱。至若本人之中心任務，在使顧問團

與各方取得必要之聯絡，並傳達我政府之意旨。觀其心理，爲之解釋耳。

研究

問題

●顧問團預定八月二十三日抵港，本人曾先期飛往。以太平洋而颶風之故，至九月三日始達。●六日經河內乘火車入滇，改乘汽車而筑而渝。本人夙嗜駕駛，旅途中每日必數小時，抵渝後除受各方招待外，計先後開會八次，均係詳論改良公路及管理問題。茲將記憶所及酌爲歸納如左：

(一)中國有若干公路，前此皆未充分研究，亦未經過測量，大率以舊有驛路小路聯綴而成，故首應設法改善工程。

(二)司機之待遇水準不合，按每輛卡車價近二萬元，加以載貨兩三噸，是一司機所負責任最少四五萬元，復駕駛於工程欠善之公路。核其月薪僅三五十元，生活既艱，非特影響工作效率，且易萌營私舞弊之念，亟應從事改良，并平衡獎懲。

(三)司機之工作制度，目下辦法，不論每次運途遠近，自始至終，均以一司機駕駛一車，應改爲使每司機每H駕駛二百公里左右，輪流接替。當甲司機到達之時，即乙司機接班之候，務須每日二十四小時內，車路兩項，皆不停頓。此當涉及夜間行程，但祇須精神貫注，非不可能，現正研究推行辦法。

(四)他如統一發給汽車牌照，辦理新交通

路警。依吾國路警，消極的事以拘禁或處罰爲務，尤宜勸導旅客，隨時注意安全，以免肇禍。(按此節已由部飭選路警，受特種訓練)。

(五)中國前購車輛，多係二三噸，且有美觀成份實於實用者。此種車輛，即行駛美國公路，尙不最爲適宜，遑論駛於中國崎嶇險峻之公路。中國所需要者，應以載重力強彈簧堅韌爲主。

(六)中國汽車數量，並不爲少，最好少購。良以因缺少修理零件，無從行駛。及損毀於路側或巖谷，無法拖回者，各佔三分之一，致實際行駛者，亦祇三分之一。復因規定一人駕駛一車，遂以形成缺乏(按此項新見解，有相當價值)。

蓋人之精力有限，每須休息。機器之力量，當較人力持久，若機器未至需要休息時間，而人力需要休息時，則機力必因人力而停頓。是亟宜採用駕駛短程更相替換辦法，以資補救。且司機駕駛短程，可於固定地點安頓眷屬，不易染及不良嗜好，復可接近社會。

(七)公路業務之前途，有賴合理化經濟化學化之組織，在我國政府方面，亟應集中管理，尤以機廠材料修理設備之統一爲當務之急。

(八)公路工程，影響行車安全及經濟財力，至爲重大。目下各大幹線，亟待改善，并須加緊保養，另闢捷徑，務使公路工程之標準及業務方針，均能提高效能，充分盡其扶助便利商旅之目的。

實際

工作

●會議既畢，乃進行實際工作。白熙君担任建築工程運輸管理，范百德君担任改善修理車廠，謝安君担任規定交通法制章程則。●十月初間分途出發，白熙君由武吉常君伴往同登海防，觀察車輛擠擠情形。范百德君由潘世齊君伴往賓陽。謝安君由本人伴往觀察仰光港埠及滇緬公路。十一日由渝啓行，所謂萬里旅程，尙在起點，艱苦固不敢辭，惟祇殷殷以諸君爲念耳。十四日抵仰光，十九日回庫成，計考察五日，休息一宵，二十日即行返渝，蓋滇緬公路尙待實地考察也。

本人此次係第一次赴緬，該國人頗複雜，仰光雖屬首府，而以印人爲多，即白夷(Burmese)亦有緬華之別，言語略通，衣冠各異，聞有白夷傳一書，頗願物色讀之。滇緬公路純係民工築成，最高處達九千五百尺，工程至爲艱難，險峻地帶，尙超過昆路之二十四盤，沿途損壞車輛，爲數甚夥。本人曾目睹在五一三公里轉彎時，有三車傾覆，其二覆者，其一則兩輪在空間，兩輪着路面，僅三人脫險，餘均重傷。以無經驗未越崇山之輩，忽駕駛險路，勢必目眩神駭，偶一不慎，喪身毀車，良用惋惜，此殆由訓練不當或公路不良所致歟？雖然，謝安君及本人仍親自駕駛，改善之旨愈切，並得沿途更爲詳細之觀察焉。●臘戌芒市下關一帶人民，極崇拜薩葛孔明。此次道經瀘水，即武侯「五月渡瀘深入不毛」之

處，其地多蚊，傳染惡性瘧疾。當時蜀兵死於瘴氣，實即斯病。故有蔡江及發明行軍故事，蓋用以解治也。至下關附近，游武侯三擒孟獲故址，在芒市見十司，其由來爲明代發放軍台者，初皆以放爲姓，嗣改方姓，均爲當地富而且尊之大租戶。民國以還，頗有請求「改土歸流」情事。本人以爲如政府在雲南西北不論興築鐵路公路抑其他建設，對於（一）瘧疾應如何治療及預防；（二）食料內缺乏磷質，故多生瘰癧，應如何設法增加；（三）牲畜隨地奔馳，傳染皮膚病且疾甚多，應如何推行公共衛生。此種問題，均應予注意，是眞爲當地造福者。

行遍全綫，使本人在見聞上得益匪淺，亦從而知工程人員之艱苦辛勤。惟此次遭逢四十年未有之大雨，以後亟應對此條國際路綫，迅謀補救。故改善工程，實不容緩：（一）如何使公路均得照常通車；（二）如何使目前之危險坡度改低，灣度加寬，鬆處加固，期於下次雨季以前完成；（三）如何測量改綫及修橋等改善工程。本人值此報告滇緬公路情形之際，仍願特別提出與諸君共商檢討者也。

白照君由同登視察歸來，述及吾國從事購料，而不知有何存料。曾面詢棧房管理人員有無汽車配件，答以無存。實則存料堆積如山，復詢以某種材料由何船運入，亦不知悉。乃一經查考，均有原始紀錄可按。現擬將重要材料分別緩急運出，由吳拔正協助，將自同登經桂入口，惟此路

本係桂省修築，遇雨即成河渠。本部已派蕭衛國君，協助桂省府改善。范百德君在黔成績優良，將修理廠辦妥，日內即可返渝。俟抵渝後，再察總作比較。

溯念爲招待事宜，離部兩月。希望政府之苦心孤詣，煩顧開解決之公路基本問題，得臻完

善。同部伊始，諸君所處理事務，備極妥當，不勞部次長多所蒞慮，本人旅渝風塵，將以此洗盡，是應深爲感謝者。本部無較大會議場所，未克邀集兩司全體同仁聚談，尙冀到會諸君，將本人報告大要，酌告各科同仁焉。

對軍郵業務人員之希望

本部張部長於十月十六日對第三屆軍郵會議各總視察訓詞云：

此次軍郵會議，本人原擬到會聆取一切報告，惟以部中事務甚繁，致未如願。今聆得各位簡單報告，至感欣忭；而於各位奔走前綫之辛勤，尤當致其深切之慰勞。

一般觀感所及，均以爲郵政人員與職務無關相同，只能在承平時代，按部就班的做事。抗戰以來，事實的證明，却不是這樣。我郵政人員，也在前方奔走，隨着軍隊進退，並且在游擊區內活動，而深入敵人之後方，很艱苦的來維持郵務。兩年以來，各位軍事長官以及作戰部隊，從未會以前方郵政辦理不善相責難，軍郵成績，實堪嘉許！此不但足以洗刷一般人之觀感，實是郵政歷史上的光榮！

我國郵政辦理已有四十餘年，根基已定，規模亦具。抗戰期內郵政人員，困苦艱難的努力服務，誠有足多，我又何忍過事苛求？但是每一個事業，經過若干時期，均應防其衰退。譬諸年老之人，血管之內，礦物質年久停積，能使血管變硬或縮小，所以對於血管未變化以前，設法清除，庶血管流通，身體健旺。各位擔任軍郵總視察職務，常在各地察看，正好乘此機會，精密的查察郵政事業，有無衰退現象！各位服務員工，有無飄忽風氣？如何振刷！如何改進？使郵政整個事業，因爲此次辦理軍郵，而有一番大掃除，有一番大革命。則裨益於郵政者，當更大焉！

我國辦理軍郵，尙屬草創。經各位兩年來之努力，業已粗具規模，務望今後能一方面保持郵政人員素實求是之美德，繼續努力，以應付抗戰期內各方面之需要；同時復能斟酌我國實際情形，作不斷的改進與創造，俾可建立完整實用之軍郵制度，爲我國今後軍郵工作之藍本。本部長對於軍郵之企望如此，盼各位深體而力行之，有厚望焉！

對於電信人員及材料之管見

趙會珏

軍興以還，吾國各項事業之情感，今昔已有軒輊，以電信事業而言，旨趣亦有變更。在先係以通消息維持營業為目的，今則以協助軍事通訊有利抗戰為目標。一切進行，均須以軍事為前提，仍須兼顧業務，關係既重，事業亦繁，而從事電信工作人員，措施應付，遂感困難，惟抗建工作，現正方興未艾，檢討既往，改進來茲，誠為當務之急。而人才物力兩點，尤為當前及未來最要之問題，謹就管見所及，提供商榷，尙望電信工作同志，進而效之。

注意人才配備與培養

中央及各省方面，為完成抗戰建國大計，對於各種建設，無不致最大之努力，新興事業，已如雨後春筍，及時滋長，但因其事業之驟增，遂感人才之缺乏，以是互爭羅致者有之，急不暇擇者有之，電政機關，亦復相同，此種情形，頗形嚴重。蓋互爭羅致，必至支配不均，急不暇擇，難免用非所長，均足有礙事業之推進，影響抗戰之前途。故對於人才一項，必須及早適當配備，並為培養，期為國用。吾國電信事業，已有相當歷史，每年培植人才，數亦不少，平時有服務於鐵路者，有經營工程企業者，每次集中，戰後因地方淪陷，更都離散，即以本部

各電政機關而論，亦多有散居滯留各處者，值此需人迫切之際，似應設法廣為羅致，一面擴大招收青年學子，由大技術訓練所予以訓練，適當分配。如目前機務人才最感缺乏，尤應充分訓練。現在維持電信所最感痛苦者，不在缺乏少數之高級技術人員，而在一般維持工作人員之技術水準太低。換言之，缺乏高級以下之幹部技術人才。尤應除學院式的訓練外，以事業造就幹部，以爲儲才待用之準備。

至於各電政機關之工作人員，並應由主管者，盡心切實調整，支配，當，以免畸輕畸重，應各級人員得盡其所長，以發揮最大之效能。此外尤應注意於精神及技術的培養與提高，使工作人員皆能自覺的堅守本身崗位，竭盡職責，不必崇談抗建高調，而均能切實注意下列三點要求：（一）律已負責；（二）講求技術；（三）爭取時間。換言之，工作人員當先以身作則，負責從公，而後運用技術，並須研究改進，更須在可能範圍力求迅速。現代通訊技術，日新月異，亟應迎頭趕上，關於技術之改進，與夫用料之經濟，及所有之測驗工具，均應切實講求及充實，以期就現有人力，物力，財力，達到最高可能之效率。「軍軍第一，勝利第一」，係總裁昭示之目標，

但軍事行動，最要講求迅速，勝利先機，最要爭取時間，電信設備，須配備軍事以求勝利，欲達到此目的，非具備以上三種條件不可。深盼我電信同人，對此有所致力焉。

注意電信材料之管理

自第二次歐戰發生，我海港口又多被封鎖，電信材料，採購進口及內運，皆萬分困難。故材料較之金錢尤屬寶貴，而一般心理，對於金錢，考核甚嚴，銅錄必較。對於材料，稍有出入，反可從寬，其實材料為維持通信之命脈，不可須臾或缺，購到遲遲之料，已不知耗費若干精力，領川保管，豈可稍有忽視。除少數電政機關對於材料，能妥慎經營者外，大都不甚經心，有如下述：（一）關於領用材料，往往本機關應需何種材料未能事先準備，或材料已將用完，並未於相當時期以前預先向上級機關請領，以致臨時不及濟用，影響要需。（二）平時保管，每多委託技工代為經理，如詢及存料情形，則因無確切記錄可資稽考，必俟翻箱查詢，始有答復，不特多費時間，抑且未必嚴實。（三）材料衡重辦法，極欠合理。如最主要之銅線鐵線，因無磅秤，僅憑目力估為若干公斤，或用舊秤隨意折合，收入時如此，支出時亦然，以是冊列與實存數量，常不相符。（四）材料存貯，亦多雜亂無章，每有不能受潮者，竟置之屋外露天之處，易於震毀者，則裝箱時毫不妥慎，一經搬運，即有發小損壞之虞。凡此種種，如不徹底整頓，無

形損失，不知凡幾！竊嘗得思糾正，并經擬訂下列辦法，分電第三區各電政機關嚴密注意。茲錄供參考。

(一) 凡經管線料之各局段隊，如無磅秤，應各購置能稱一百公斤及十公斤市秤各一把，不經管線料各局站，應各購置能稱十公斤市秤一把（每二市斤合一公斤）無論收支材料，均須查明確實重量。

(二) 每件材料須標明：種類、數量，例如鐵線、銅線，每捆可繫一布條，註明線徑及公斤數。至箱裝之料，尤應於箱之外面，繕列內裝料名及數址，以資明晰。

(三) 裝料空木箱，應一律保存列冊，備他日裝料之需，不得挪作他用。配運材料時，務須妥慎裝箱，勿使有破損或散失之虞。

(四) 各局段隊站，應將所有材料於十一月份內清點一次，以後料冊應以實在點明之數列入，倘清點數量，與以前料冊所列數量不符，仍應聲明原因。

(五) 管料人員對於所在機關材料，應隨時有密切之記載。

(六) 關於填造材料報告表，應查照本處十月第(20)號文工機代電指示各點辦理。

(七) 各局段隊站維持材料，應於充分時間以前，預為核實估計請領，倘逾相當日數，尚未上報機關撥發或核示，應即催詢。

茲將上列第六條所指文工機代電抄發各電政

機關「填造材料報告表應行注意各點」，附錄如下：

(一) 材料報告表內「上月結存」「本月收入」「本月支出」「本月結存」各欄，均須填列。

(二) 維持料保管料（即大部本處或管局為保管候撥之料）或寄存料（即工務處所屬段隊寄存各局之料），統應分別另紙填造，不得混列。

(三) 線路材料工具，有線電報機件，電話機件，無線電機件，報房用料等，須依次填列，不得前後顛倒。印刷品則一概無須填入。

(四) 各項材料之程式，務須詳明，不得稍涉含糊。例如銅鐵線，須標明係硬銅線，抑鋼鍊銅線，及幾公厘徑者。膠皮線，須標明係幾公厘徑，及單股雙股或雙絞者。鋼剪鉛板螺絲，須標明係幾吋長者。餘類推。

(五) 各項材料之單位，務須一律，其以重量及長度計算者，應儘量採用西國公制。例如銅線，鐵線，呂宋繩等，應以公斤為單位，不得以磅或磅為單位（原以磅登記者應除以二、二化為公斤）。又膠皮線，被覆線等，應以公尺為單位，不得以哩或呎為單位（原以呎登記者應除以三、二八化為公尺）。又如柏油鹽化銻液，及錫糊，亦應以公斤為單位。惟得附註總數，瓶數或罐數。

(六) 工務處所屬段寄存各局之料，局段雙

方，或局段雙方，均應填報。局方列入寄存料項內，並標明寄存段隊名稱，段方或隊方應標明寄存局名，以資核較。

(七) 凡業經裝用之機件，材料，及業經領用之儀器、工具，不得列入材料報告表內。（完）

編者

謹按：戰時電報之最感困難者，莫若人員之配備與材料之補充。茲承本部第三區電政特派員趙君君惠示此文，鈞元提要，立論精賅，自不可以普通談論文字，同日而語也。

編者的歉意

編者所欲特別致歉的，就是上期預告擬在本刊提前披露的幾篇文章，除章君一文外，其餘如唐鳳圖，何季淳，拔向，楊力行，李丹，錢一羽，楊得任諸君的大作，因篇幅及疏通以前積稿關係，未能及時刊載，深為歉疚！下期為「新年特大號」，專刊徵稿，故上述諸君佳稿，祇有延至第三十四期起，陸續刊出，尚祈同仁鑒諒為幸。又本刊近接讀者來函建議改為周刊，王世威，郭少明二君且主張公開定價訂閱，皆在本刊鄭重考慮之中，附告。

再論司機管理與訓練

從蘇聯的司機說起 章雲保

——請看看人家來鞭策自己——

抗戰以還，作者因公奔走西南西北各地，深覺公路在各方均有長足之進步，殊有使人感到欣慰的地方。獨司機的種種弱點，還沒有完全革除。故我國公路方面對於司機管理與訓練，尙須加以深切注意。此次作者復由蘭州赴酒泉，得機會乘坐友邦蘇聯人士所駛的汽車，因之對於蘇聯司機得到多方面的接觸。觀察之下，感慨殊多。爰執筆略述蘇聯對於其司機之管理及司機之服務精神，來鞭策自己。

蘇聯司機

自蘭州至酒泉（即肅州）路程約有七百四十餘公里，當時同行蘇聯司機所駕的汽車共有七輛，每輛載坐蘇聯司機機匠等十五六人，其中一輛係救濟車，備有藥品另件食物及醫師一人，其餘六輛分載大隊長一人，中隊長六人，小隊長十五人。每車前座有司機二人輪流駕駛，自蘭州至酒泉僅費三日即達，而路局班車須五日或七八日。第一日晨四時由蘭州出發，上午十時抵永登，在該地招待所與蘇聯司機同用午膳，正午續進，晚八時三刻抵武威（即涼州）自蘭至武威路程約二百九十五公里，翌日午刻自武威出發，下午六時抵山丹。此段約一百七十五公里，第三日上午六時起程，十一時抵張掖（即甘肅）二時至高台用午膳，三時續進，晚八半抵酒泉，是日路程約二百八十公里。在每個停車站上，均有外賓招待所。這些招待所是專為招待蘇聯駕駛人員而設的。有管理員數人，侍役數人，或十餘人不等，並聘有西餐廚司，一切管理與西式旅館同。內有臥室十餘間，

白布被服，墊被及被單，並有食堂、休息室、娛樂室、浴室、盥洗室、運動場，休息室有沙發椅几等報、娛樂室有弈棋留聲機器兵台等，運動場則有籃球架或排球架，大站尚有電影設備，放映蘇聯電影。各室四壁，粉以白色或糊以花布，桌上置鮮花，庭園種植樹木花卉。總之佈置雅潔而美觀，每膳有一湯二菜及麵包、雞頭、水果、點心等，烹飪亦頗可口。

一致精神

當車抵車站時，醫生及大隊長先遣招待所，醫生往廚房檢驗食物是否衛生，烹飪是否可口。隊長則觀察臥室是否清潔，及各處的佈置，並分配各隊員之住宿房間。隊員（即駕駛員）均在車場檢查機件，擦油、加水、加汽油，洗刷車身各部。如車上載重物，則停車時，車之後部必撐以木架，使後輪不致受損，並派武裝司機數人，在場站崗，看管車輛。（晚上在車場站崗，則每隔三小時為一班，輪值之）。工作完畢，各人始進招待所盥洗或沐浴，而後進膳。膳畢，作種種正當娛樂，如跳舞、唱歌、下棋、打乒乓、聽留聲機唱片或看書理雜誌或談笑聯故事等，藉以調劑一天的疲勞。每晨派有隊員專司喚醒各隊員之職，以免貽誤出發時間。

每晨出發前，常有隊長招集各隊員，作簡短的訓話。示以安全，謹慎，愛護機件，及行駛速率等。隊員如有過失功勞及其他情形，當眾宣佈，加以獎語、指正勸勉等。各隊員如有意見、建議、報告等，可以提出。隊長講話時，各隊員均立恭聆，無喧嘩噪雜之聲。隊員如有發言，隊長亦必靜聽。上下款洽精神一致。訓話完畢，各自上車，魚貫離站，前車與後車之間，始終保持一定距離，以便互相照顧，而免危險，不得爭先恐後。到達指定地點，復魚貫入站，每車停止相隔一公尺二公尺，排成一條直線。如有差錯，必再行駛正決不馬虎了事。所以排列後，非常美觀，猶如隊伍。

紀律

在行駛途中時，車上各隊員有時團體合唱歌曲，有時互相說笑，或輪流講故事，及愛國事實。每日尚有講解科學常識，汽車構造及修理，及國內外政治等，人人都很謙恭，絕不做慢。至招待所停役，亦很客氣。如有所需，必先稱以「先生」，不出口罵人或怒形於色動武等。我坐在他們一起，他們時常敬以群聯紙烟，車上坐位裝成四方形各人相對而坐，談笑講話，甚為方便。在車尾則有一格，可以臥睡，備值夜班司機，輪流臥睡休息。某次他們看我很疲乏，讓我睡臥。某次因公路高低不平，顛簸時，將我掛在車上的帽子顛落，他們即為拾起。車上吃西瓜，一人切瓜，一人依次傳遞，毫不爭奪，同時恭敬地分我一份。當我帶着一英文的俄文自修，練習說話，遇有不齊不正，他們隨時校正，態度甚為懇摯。

每駛一二時，必停車休息數分鐘，看看機器換換車胎，及輪轉軸是否太熱。加油時甚為小心，不使外溢。漏斗上加以紗布，免汽油箱之鐵屑，及灰土傾入油箱。水箱內之水，預在溪河或井中取盛置之以便沉澱，而後加入水箱未見泥污泥水加入水箱。總之對於汽車機器及油類，甚為愛惜保護。大小隊長，均是和藹可親。公平正直，有事必身先，對待隊員，亦很客氣，決無傲態。各人之舉動言語，處處地方都要替他們祖國爭光，表現群聯的精神。他們的祖國逢紀念日，對於

在國外服務人民，決不遺忘，預先帶來很多禮物。吃的，用的，讀的都有，分贈各人，平時並派有代表，專司協助招待及解決司機等各項問題。他們對於在國外服務人民之生活及行動，決不因爲他們是司機，而一切不管理，注意與改善。他們的年齡，大約十八歲至三十五歲，教育程度約四年至十年，人人體格強健，肌肉發達，個個胳膊很粗，胸部寬厚。聞從前招待所尚未普遍設立之時，往往中間無站可以休息，無處可以飲食，然而他們寧可忍受飢渴，決不向街上購買零食。總之他們守紀律，耐勞苦的精神，以及誠懇待人的態度，實足令人欽佩。

感想

一年來我乘過路局班車不少，沿途與路局司機談話，及所見所聞，關於司機停止官行、生活、習慣、待遇、車站的住宿設備，路局對於司機的照料，站長站員待役之教育思想，行爲、嗜好等等，與之蘇聯司機隊長及招待所管理員等比較，得到很多的感慨。我們司機的種種缺點，在本刊上已有很多論述，無庸再行贅述。我們現在要研究，爲什麼我們的司機有這樣多的缺點？這樣多的缺點是如何造成的？是不是沒有改革的辦法？用怎樣的辦法去改革？本人認爲改革應從多方面着手，僅就局部的改革，則成效甚鮮。茲將多方面改革的辦法，略述意見於後：

屏除階級

過去上級局員，以司機爲待役之列，均不願與之來往。管理人員與司機們中間，鴻溝顯然，致司機如有建議報告，或苦衷委曲，無由上達。此後上級局員應常往各站及宿舍廚房等處查察，並應時常召司機談話，或個別的交談，以免隔閡，務使上下歡洽，精神一致。至站長站員或管理員，對司機尤應和藹誠懇，不可傲慢。司機駛車到站站長等應予慰勞，協助司機整理汽車，並爲預備膳宿茶水等，使勞苦一日之司機得以休息，及精神之安慰，不致在深夜車到，朔風嚴寒之下，尚須在外找尋膳宿茶水等。人是情感動物，並非木石，要是上下能融洽親愛，無論怎樣，司機總可有改善之一日。

信賞必罰

對於司機之賞罰應嚴明，不可有偏見徇情，不可因爲某司機係老資格，或善於聯絡或強凶，予以種種便宜如給以新的老牌輪胎，好駛的路線，好的勞使，而以舊的，或新牌輪胎，不好駛路線，或吃苦的差派，給新進或不善聯絡，或和平之司機。韓非子有云：「智術之士，必遠見而明察，能法之士，必強毅而動直」。管理者應做到「明察」「動直」，才能便司機人員心悅誠服，努力從事。

提倡娛樂

司機人員嫖妓酗酒吸煙毒，種種惡習固然大部份由於教育不良，環境引誘使然，但路局方面，沒有正當娛樂的提倡設備，

亦為致使司機流於墮落一大原因。作者以為路局方面如能積極提倡，當娛樂，使其精神有所寄託，公餘有所消遣，則不難改變其以往惡習，對於司機人員的德性陶冶，康健鍛鍊，經濟節省，誠有其莫大的裨益，而於工作效率，尤能無形增高。設立診療所，家屬如有疾病應免費診治并利用閒時間，予工作。如紡織、刺繡、縫紉洗毛等手工業，以補司機之收入，每月司機得返家住宿一次或二三次，只要將其行駛路線更換，無須請假并宜設立消費合作社，代辦司機及其家屬一切生活上必需品，減輕其負擔。

優待家屬

我們知道在上者對於下屬之管理，不在嚴厲鞭策，而在德威的感化，使其內心感激涕洟，自動的持久的努力工作。如再能對其家屬，妥為照顧以免其後顧之憂，則更能激發其良心，為公路努力服務。作者以為司機們如有家屬，應將其家屬免費送至物價低廉的城市，或鄉村，其子弟予以免費教育，如有公立免費學校路局無庸自辦。

改良膳食

就原有各站宿舍及設備加以適當佈置及管理，派人打掃去除臭虫、蛋虱、污氣，供給燭燈火爐茶水等。至普通站之膳食，可與站長等合食，宿管理由站長或站員兼辦。總站應另請管理員及廚房，如車站相近有招待所，可請招待所代辦。如此則於局方經濟無甚影響，

儲宿如能改良，並有正當娛樂設備，司機當不再往外找尋儲宿及消遣。如欲出外，必須請假及申述理由，如此不但可節省在外儲宿之必費金錢，減少賭博，去除不正當娛樂，早睡早起，藉以休養精力，及增進工作效率，可免因少睡或消耗精神過多，而誤時誤事，並可減少私帶客貨。蓋司機在外儲宿易有與客人私相接洽，私帶貨物等弊端也。

確立保障

司機之待遇應公平，不應過多或過少，並應視其成績，隨時提高。至其職位，亦應規定保障辦法，不得任意辭退，或記過罰錢，使其安心工作。服務年限較久，工作努力有勞績者，得升為站員站長或加給獎金以示獎勵。又凡司機如能節省油類，愛護機件輪胎，以及行駛安全謹慎，勿使車輛傾覆、損壞、燒燬、及搭客貨物傷害損壞者，均應有獎勵辦法以資鼓勵，並應切實施行。

鼓勵學習

目前局員及站長等，不知駕駛及汽車之構造很多，因之司機如欲休息一二日，或者出賣他的汽油私貨，或接洽他的私客，他可以藉汽車損壞來噓聲站長或管理人員，甚之以此向局員及站長等要挾。因之要監視司機人員的作弊，則管理應首先明瞭汽車之構造，以及懂得駕駛方法，而鼓勵局員及站長等。學習駕駛及修理，實為要圖。同時有許多局員等，其待遇

較司機為低，深欲從事司機工作，但往往沒有機會學習，如果我們能提倡并鼓勵管理人員學習駕駛修理，則更可造就一批司機人才。人才既多，選擇自易，對於不良之司機，更可嚴格淘汰。

主要關鍵

實行上述各項，有的並不需要錢，至需要錢的幾項，所費亦不多。以儲宿而論，只要將原有的加以改善已可。關於增加待遇，當然根據他的工作，其效率增加，減除汽車損壞，及節省油類等，則路局無形增加收入。以此一大資源，酌加司機待遇，自無問題。惟作者以為實行上述各項之主要關鍵，須將路局內人事管理的組織，加以健全。目前路局內以人事管理事宜列為總務科之一部份，對於人事管理的工作，僅為消極及登記工作而已，實非所宜，應另設一獨立的部門，專負人事的管理與訓練的職責，而該部門應特別注意下列各點：(一)該部的主管及辦事人員，須有服務及犧牲精神。(二)主管人員應有人事管理的專門研究及經驗與興趣。(三)其組織須嚴密，權限須提高，不屬於其他各料主管員，最好由副局長兼充。(四)主管者及辦事人員不應時常調動，以資熟手。

啓事

本刊下期為「新年特大號」，就筆者四十餘人，備載戰以來之交通設施及建設情形。印數無多，同人中欲索閱者，請逕函重慶本刊編輯部接洽。(編者)

特稿
專載

川桂公路當前之運輸問題

莫衡

最近公路運輸，各方資難甚烈。但不知公路運輸之困難情形，有非常人可能想象及者。所得川桂公路運輸局代局長莫衡君此文，對當前川桂公路運輸問題，有極精審深刻之敘述。吾人讀之，對現在從事公路運輸同人之艱苦奮鬥精神，宜如何致其深切之同情，並如何協力策進，以謀戰時公路運輸之合理解決。（編者）

查公路運輸在燃料器材之充足，而本局既乏情形，洵有令人午夜焦思，不遑帶處之慨。溯自七月間，對於防油內運問題，即經統籌佈置妥當，迨本人躬赴海防實地督察，始知種種困難，殊出意料之外。茲略述之：

海防內運路線

海防內運線，一為火車至同登，轉汽車至龍州，交水運抵南甯，再分由水陸兩部份運達柳州宜山。另一路線，則為滇越昆明之鐵道輸運。當初約定川桂局汽油係日海防起運輸至少支配五十噸，原擬四分之三經由內運，四分之一直輸昆明。詎至九月中旬，滇越路斷，而防地因法入及西南處統制軍度，更兼嚴

格，因是川桂局油料平均每日祇可起運約二十噸（合六千加倫），一經抵同，照例不許片刻卸存，必須立裝汽車，隨時馳赴龍州。加以同地汽車，復不准預先停待，須與火車適時適切銜接轉裝，此同方配備車輛之最感棘手者一也。車列領南關，尚須辦理報關手續，法方海關下午五時停止，而中國海關下午四時方開始辦公，過關車輛不止本局，均須在此一小時之空間內完全辦竣，誠有非目擊所能置信者；而驗關之問題過多，更屬毋庸贅述。車抵龍州，亦復不能片留，立須轉裝上船，但一切船隻，全部為西南運輸處所統制，不得已已在離龍十公里外，秘密僱船，為避空襲，夜晚裝卸，稍一疎虞，船又被封，洽留無策，此鎮南關報關及龍州轉運之萬分困難者，又其一也。龍州水運，沿途轟炸，在在危險，因是途程動須二十日抵昆，後又因空襲頻仍，省方不准延待，必須隨時轉輪，而龍州水程，動需一月，陸運宜山，祇可夜馳，此內運艱難，又其一也。統計海防運進之本局油料，迄至最近止，為七十萬加倫，而沿途轉輸，在在延誤，現在龍州水程中

，因無船可僱，暫存置木排待運者，即達三分之一，實際到達昆明者，僅九萬加倫，柳宜僅二十餘萬加倫而已。此外滇越路通一月以來，由防運出計五十噸（一萬五千加倫）昆明祇收到三分之一強，因是到滇柳宜集中供陽之油，不備供給滇渝沅南各區，在滇越路斷之時，仍須兼顧昆段。此次運油專車，規定編隊行駛，每日至少為八輛，而事實上軍品運輸，急如星火，不得不抽調油車，以資應付，以致各站儲油，又出預計之外，因是停車待油，停油待車，互為因果。本人最初即擬搶運汽油，分存各區，俾供一二月之需，而力與願違，始終即祇能維持日用。此關於油料內運之大略情形，而防同區處之本局員司，晝夜辛勞，扶病搶運，為本局所目擊，誠有不忍督責，而事實上委已力盡筋疲，竭其最大能力矣。

停駛車輛問題

關於停駛車輛，比平日增，時川焦灼。願以情形複雜，續不勝舉。類如配件材料之奇缺，廠所設備之未充，技術優良工人，各方引誘，動態頻繁，警報時間，影響工作。柳州修理廠甚至每日因警報而數度疏散，一切檢修工作，必待夜間加班，效率銳減，凡此種種，幾為盡人皆知。當前最大原因，實在在與海防內運之油料器材，息息相關，互為因果。防運艱

抗戰中之粵漢鐵路(下)

陳鴻賓

茲將本路抗戰開始後之措施，分述如下：

必要措施 (一)集中車輛調度 鐵路行車及機車車輛之調度，以指揮集中為原則，而調度事務，更為行車配車之首要工作。事權必須統一，威信必須嚴守，方能指揮裕如。若使行車配車權分操數處，系統既不一致，意見亦必分歧，致出多門，效率必減。抗戰發動之始，因電話設備未週，對於行車間有遲緩，車輛或有虛糜，乃加緊成立調度所，設總所於徐家棚總局，一二分所於株洲，三分所於廣南。行車事務完全統制，車輛行動以移動及固定兩種卡片登記，以便查察。自調度集中後，行車效能始逐漸增高。

(二)軍運及客貨列車編組情形 貨車於軍運開始之初，即編成整列軍運符號列車三十列，繼以外路車輛過軌者日增，遂編為軍運列車八十列，每列規定為二十二輛，歸鐵道運輸司令部江南調度分所指揮。主要為應付軍運，軍運稍開，則維持貨運。至關於專運貨物者，另租中央煤車一百三十五輛，專運出口貨物。嗣以武漢貨物雲集，遂擴充貨運列車至十二列，作為經濟部專運貨列車。同時廣州缺煤，而粵鹽又急待北運，於

是又利用小型貨車組成六小列，往來於郴縣廣州間，專運煤鹽。又與廣九路聯運後，該路每日過軌貨車車輛，經組成聯運貨車六列，往返行駛，大部由港運衡之材料，則另有材料專用列車二十七小列，傷兵輸送更有衛生列車二十列。沿線搶修工程，則另組工程救險車九列。其餘更有工程渣子車五列。至客車方面新置之頭二等客臥車，已陸續運到裝好，同時過軌客車復多，武漢通車已能每日開行，過旅客過多並不時可加開一列。又為便利旅客，經開漢港通車及南昌長沙間東西特快車，前者每週對開二次，後者每日開行。

(三)行車改進步驟 戰事發動伊始，因設備簡陋，行車往往有堵塞情形。推其原因，不外：(甲)行車密度過密可能範圍；(乙)規定之計劃不能實現；(丙)武東長東及株洲擁塞問題，未能作澈底之解決；(丁)加車隨時開放，無規定之時刻；(戊)車輛太多，超過本路容量。查一路之行車密度，超過可能範圍，則欲速不達。武株段行車平常為十七八小時，而因列車車次開行過多，竟一度需七八十小時者，即其一例。武長段車次每日僅能容開九對半，過此即現堵塞狀態。當經照此車次之限制，加以規定。權以設備較強，遂改增至十一對，過此即不得開行。自

變，已如上述，而舊有車輛，行駛已久，百病叢生，每至缺一外貨配件，即須停駛以待，實無法統計。期間日積月累，輛數即多，通常汽車行駛三日，必須檢修一天，無形中有百分之二十五常川停駛，月來進口新車，利用搶載貨物，同邑，豈宜問，實不能片刻停留。故雖派駐有技術員工，祇可搶修救濟，尤其因避空襲，全屬夜行，機件更易損傷。宜山空襲頻仍，未敢大批停檢，故新車由同邑筑，經程千餘公里，抵筑後，必須一一檢修，且間有因軍運緊張，又不容從容查驗即發繼行駛行，而軍品裝載過重，極易損壞車輛，同時小修本可回復之車，轉須大修整理，環境逼迫，良用疚心。統計表上所列之停修車輛中，且有一部份事實上已等於廢車。至於進口新車，大都臨時車身，尚須一一重裝，加以客車亟須補充，即利用一部份道奇貨車改裝，以致停在車廠者，為數亦多。至客車行駛數量銳減之原因，由於客車大部份均屬佛蘭牌，該項車輛，行駛崎嶇山路，最易損壞，目前正擬將道奇貨車，儘先改裝一百八十輛，祇因材料困難，仍當盡力促成。故際茲過渡期間，表面上似覺新車進口不少，實際上殊有立時難用之苦。此外因油料內運，已如上述之困難，故可駛之貨車停駛待油者，亦復所在皆是。困難種種，不敢謂人謀之盡誠，一切環境事實，誠有非意料所能及者。

總之，目前種種棘手，絕不敢稍有忽視，仍當督率全體員工，竭其最後之努力也。

此規定以後，各段次日欲開之列車，均於先日通知調度所定點，並經調度所規定後，不得任意更改，中途會議，亦由調度所指定一體遵守。緊急列車必與臨時加開者，則由調度所酌量取銷先日所定之列車一次，以資騰讓。同時對於車次優先秩序，亦行決定，以軍隊為先，軍品次之，路料又次之，貨運居末。惟旅客列車則設法維持正確，為減少武東，長東兩站擁擠起見，特指定武東，站魚套，長北，新河為軍運站。所有在武東起訖之客列車，於軍運繁忙之時，均於武昌總站開遠，長東則儘力避免軍運。至株洲站之困難，則另由粵漢浙贛兩路設立兩路行車區解決。該區係歸運輪司令部江南調度所直轄，專司株洲站列車之出進，及防止株站擁塞等等。成立之後，成績卓著，至行車上因車輛過多增加之困難，則另於路綫間及站上修築存車，岔道二萬五千餘公尺，車輛存放機車車輛。

(四)行車遭受空襲之影響 粵漢鐵路既扼粵南北，負有後方交通之責任，自敵機轟炸之重要目標。自全面抗戰開始之一月另十四日(二十六年九月二十七日)，粵漢路即開始被敵機轟炸。嗣後敵機遂結隊騷擾，幾於無一日間斷，據防空辦事處報告：自二十六年七月起至二十八年八月止，全路被敵機空襲八二十七次，被投彈九七八九枚，毀鋼軌四千七百九十八條，枕木一萬六千九百零六根，路基一萬五千一百二十三公尺，橋樑一百二十三座，客車四百九十九輛，死

亡員工路警一百七十九人。對於一切破壞，雖能隨時修復，但行車所受影響之鉅，實無法加以比喻也。

運輸成績

開始軍運。此項軍運，計包括軍隊運輸，送，軍需輸送，及與廣九聯運之軍品軍需輸送。茲將本路二十六年七月至二十八年六月底兩年之軍隊軍品表列(表略)。至二十八年七月及八月軍隊及軍品運量，為數已少。計七月共運軍隊三七、八六三人，軍需品三、〇三七噸，八月計軍隊四六、五二一人，軍需品二、六一五噸。

(二)貨運 抗戰發動後，京滬交通既告斷絕，長江航運亦遭封鎖，主要門戶轉移粵港，因之進出口貨物捨此莫由，而湘米之接濟粵中民食，煤斤之供應武漢需要，及夫贛粵兩省食鹽之運湘，皆急如星火。粵漢鐵路雖處敵付軍運萬分急迫之下，而對於貨運仍保盡力之所至，時時兼顧並顧。所以在武漢未淪陷前貨運漸款，尚有可觀。統計二十六年七月至二十七年六月底，為五百八十三萬四千餘元，每月平均為四十八萬六千元，二十七年七月至二十八年六月底為三百六十五萬二千餘元，每月平均為三十萬四千餘元。至本年七八兩月貨運漸款，計為十五萬四千八百五十八元及十三萬四千三百八十八元。

(三)客運 武漢淪陷前，客運之增加，實由各都市商旅之遷徙，戰區民衆之內撤，機關廠礦之轉移，以及往來內地與平津青滬港各地者

，其途徑率皆以粵漢線為咽喉要道。因之客運異常擁擠，而進款亦自隨之增進。計二十六年七月至二十七年六月底，客運進款為四百七十六萬五千餘元，平均每月為三十九萬七千餘元，同期包裹及行李進款為二百五十萬零五千餘元，每月平均為二十萬九千元。二十七年七月至二十八年六月底為二百二十三萬七千元，平均每月為十八萬六千餘元；同期包裹及行李進款為一百一十萬零二千餘元，每月平均為九萬一千八百餘元，本年七月客運及包裹行李進款為二十六萬五千四百八十元，八月為二十萬六千一百九十二元。

最近情形

粵漢鐵路南北兩端，相繼淪陷後，初步計劃，兩段折至樂昌，北段折至株洲。嗣因兩段尚有物資須由曲江搶運，故兩段暫折至曲江為止，扣至通車三週年之日止，其行車區段為株洲至曲江，與未合併前所謂株韶段者適相符合。

(一)行車情形 廣武淪陷後，敵軍更沿南北兩端先後進犯。因之，軍運亦趨向兩端輸送，同時更有前後撤退之部隊及戰地撤回之器材，利用輸送南北軍運之回程空車，向後移動。全綫行車密度，頓見增高。每日車次，最多時曾達一百四十列，即滿折株洲間一小段之車次，於南北軍運繁忙之際，亦曾達六十餘列，長株一帶，直至岳陽淪陷，北路戰事穩定後，行車始稍鬆動，本年三月南昌告急，行車又行緊張。但此時繁忙區段已非株洲以北，而為株洲衡陽間矣。

(二)客貨運情形 廣武淪陷後，貨運雖一

報務主管人員應有之三種認識

田敏之

——認識人·認識報·認識綫路——

度停頓，但不久則有少數貨物運往金華轉運州及甯波出口。至客運方面，漢通車無形取消外，其餘客車如五六次特快車及10次普通快車，並各次混合車，及南昌長沙聯快車仍能在長沙，株洲，曲江之間照常行駛。一部份係由長沙，曲江，來衡轉往桂林，一部份係由湘桂兩省經株轉往新豐，旋以長沙大火，南長聯快停駛，另行增開由桂林開之新桂通車。

(三) 南昌及汕頭淪陷所受之影響 南昌淪陷，浙贛鐵路中斷。新桂通車不得不停駛，而出口貨亦不能轉往金華，因之頗影響本路之客貨運輸，收入僅仰仗由汕轉曲之少數包件。迨至汕頭淪陷，包件亦即斷絕。曲江之重要性頓失，幸尚有少量食鹽鹽砂，尚可彌補一二。

(四) 最近運輸情形 第二期抗戰，敵我相持於南北兩端，因之車運亦逐漸消滅，故於時間上不感迫切，自可從容部署。行車恢復正常，各次列車均能遵守時刻開到，偶有車運及專車，均能按時到達。至機車車輛方面，已不需以前之大量數目。為適應湘桂路需要，及預備保存起見，擬先將機車及客貨車輛之大部分過軌該路。此項過軌機車車輛，統計自南昌失陷至本年八月底止，機車為二百四十輛，連同南昌失陷前過軌者共三百五十七輛。客車為一百三十八輛，連同以前過軌者共為三百一十九輛。貨車為二千二百二十輛，連同以前過軌者共為四千一百五十輛。

(完)

管理報務，不是一件容易的事，也不是一件太難的事。一個報務主管人員，最低限度，我以為應該具備下述的三種認識：

第一種認識，要認識人。認識人才可以量材器使。報務員是報房中心工作的基本幹部，雖說每一個報務員，在理論上，對於報房的各部門工作，都應負荷得起。但是，在事實上，由於他的身體，由於他的年齡，由於他平日的愛好，却又不能門門精熟。有許多入，能值快機，有許多入，却又善於復公電。能值快機的，有許多是善於鑿孔，有許多却又長於貼報。這裏，每一個報務主管員，務必憑着他的認識，支配工作。這樣，人和工作，才會緊緊的配合，效率也就提高。

單是這樣的認識，還嫌不夠。還得有一種認識，在認識每個報務員工作技能之外，認識他的身體，認識他的性情，認識他的工作情況。誰也不能概括每一個報房的工作者，性情是良善的，身體全是健全的，工作全是努力的，為使工作是平均的，正常的推動，那麼，舉例的說：譬如六個人值桂林，不能使兩個身體太壞的在一班，也不能使兩個性情浮躁的在一班，也不能使兩個工作不努力的在一班，要因着對他們的性

情，身體和工作的情形認識中，而加以合理的支配。

因為這樣，才不會浪費人力。相反的，還會人盡其用。

第二種認識，要認識報。認識報，可以分別緩急。報房裏的報，是川流不息的在流動。一部機器在運轉出去，一部機器，又在收納進來。這許許多多的報，有的是一分鐘也不能延擱。有的似乎可以壓後一點，值機的見報打報，也許不能逐一加以注意。那麼何者提前，何者次要，全在乎主管者的隨時檢視提出。

軍事的秘密，和要入的行蹤，我們不一定知道。但是，從收發報入，以及收發報局名等等，而加以思索，也可以認識這一報報的重要與不重要，而能輕重的分別緩急了。

以上算是報的質的認識，量的方面我們也要有認識。主管者八點鐘進了報房，憑着他的眼，知道某一機器，有多少報不會拍出，第二次再來的時候，再憑着他的經驗，知道可以拍出若干，收入若干，而加以估計。而工作者的努力不努力，便可以想像得到了。因為他的精明，值機的，會在他的精明中，更加努力的工作。

第三種認識，要認識線路。認識線路，可以從容調度。線路的開放，雖然規定了經由某些局處，但是，有時候爲着線路的阻斷，不得不繞由他局。復次，有許多線路，若使川年久，情況不一定良好。諸如此類，主管者當然胸有成竹。這樣，調度接洽，才不會忙中有錯，才會應付裕如。

以上三種認識，都是老生常談，卑之無甚高論。但是每一個報所主管者，在主管某一份報務時，真能逐項的有深切的認識，我相信他那一局的報房業務，決不會有錯誤，而工作效能，也會特別的加高！

川康建設之一角

本部郵政總局據西川管理局呈送郵務員葛耕南觀察西康郵政報告書，以將來川康郵政局所之增設，爲數不少。擬由康定郵局招考郵務員若干名，以備關外增設郵局時遣派使用等情，業經令飭在康定招考通曉藏語之郵務佐十名，錄用後，加以訓練，以備調用。

部務紀要

▲部設考核工作委會

本部爲考核第二期戰時工作之進度起見，特設立工作進度考核委員會。派簡任秘書薛光前、路政司幫辦吳紹曾、電政司幫辦陶鳳山、公路處幫辦康時振、材料司幫辦譚文慶等爲該會常務委員，人事司幫辦王文山、財務司幫辦徐承煥、會計處幫辦鍾祖節、航政司幫辦吳元超、郵政總局總務處長余翹麟、航政司科長干沈等爲委員，常務委員薛光前並兼該會秘書。業經成立，並於十二月十三日舉行首次會議，策進一切。茲將北組戰時行政計劃交通部份之工作進度起見，設立工作進度考核委員會（以下簡稱本會）。第二條。本會設委員九人至十五人，由部長就高級職員中指派之。第三條。本會設常務委員五人，由部長就委員中指定，並指定其中一人兼任秘書。第四條。常務委員兼秘書，負責召集委員會會議及處理日常會務之責。第五條。本會每月開會一次，由常務委員輪流主席，必要時，得邀請各部份有關人員參加列席。第六條。本會得視事實需要，調用部員襄助工作。第七條。本會考核辦法，除根據各部門工作報告與計劃核對外，爲明瞭實效

工作狀況起見，得與各主管部份隨時研究促進。必要時，並得呈准部長派員赴外觀察。第八條。本規程自公布日施行。

▲中蘇航空公司成立

中國通航事宜，籌備已久，兩國人士，盼望均極殷切。現經洽得就緒，設立中蘇航空公司，辦理通航事宜。本部特聘張元夫君任公司董事長，派本部航政司幫辦吳元超專員到渝領兩君任董事，劉君並兼協理。查首次聯航之巨型機「重慶」號，於本月五日由渝起飛，六日抵哈爾濱，換乘該公司飛機飛往蘇境阿拉木圖，然後再換機直飛莫斯科。全程四日可達。從此重慶、蘭州、阿拉木圖、莫斯科間，行旅郵件，更趨便捷矣。

▲加緊招訓電訊員工

查各省區電信員工，現均需添補。最近如各省籌設小型電台五十五處，需用報務員及機工二二〇人，川省防空情報無線電網方面，需用報務員及機工共五二五人，又各電局需用終端機及普通機務員，油料及普通機機工約三百人。各方均感大量需要。本部交通技術人員訓練所成立以來，電信系各班，業經招訓兩次，尚嫌不敷分配。現該所對於川省防空情報網所需電台，擬請航空委員會代訓二分之一，其餘委託成都桂林上饒等地電政機關，代爲招訓一部份云。