

1939

年

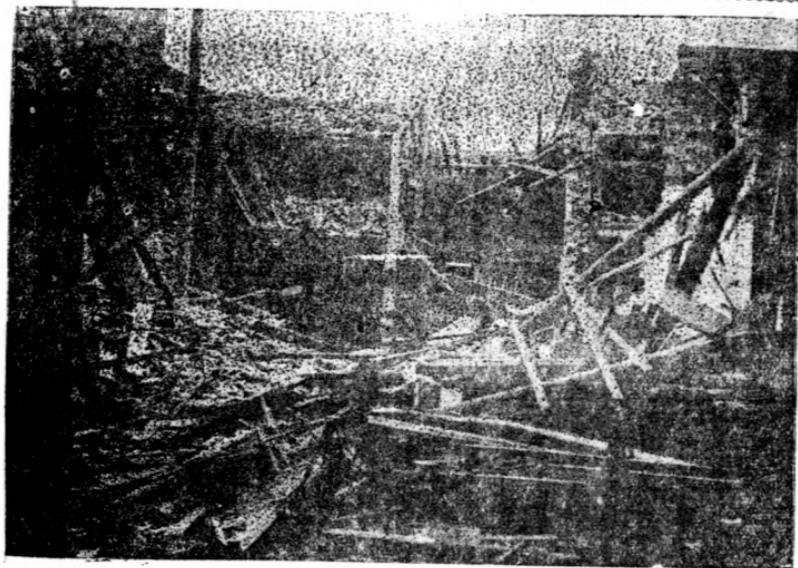
第

卷

第13-22期

# 抗戰與交通

◁ 本刊專供本機關同人閱讀 ▷ 半月刊第三十期



民國二十七年十一月三十日 敵機空襲桂林 圖示湘桂鐵路 桂林南工程局 林辦事處 被炸情形

國立北平圖書館藏

## 本期要目

- |                  |    |
|------------------|----|
| 迎民國二十八年.....     | 編者 |
| 抗戰中之交通建設(上)..... |    |
| 鐵路公路兩用汽車之說明..... | 以宜 |
| 悼朱彭壽李富國二君.....   | 克箕 |
| 以忍力毅力克服一切艱難..... | 樸  |
| 長沙事變前後之電信交通..... | 秋人 |
| 從漢口到桂林.....      | 因因 |
| 漢口的回憶.....       | 卓然 |
| 各電區設置電政特派員.....  | 記者 |
| 統一訓練公路技術員工.....  | 記者 |
| 大學生實習辦法已修正.....  | 記者 |
| 本部重要人事動態摘要.....  | 記者 |

◁ 民國二十八年一月一日交通部總務司編印 ▷

# 迎民國二十八年

編者

韶光易逝，民國二十八年元旦又至。我人年復一年，渡此新年，宜有異於往日之感覺。因年年有新年，年年渡新年，但國家內憂外患之深重，未有更甚於今日；而國人之須刻苦努力，以期有助於抗戰建國之工作者，亦未有更迫切於今日。故吾人於此時，渡此新年，必須抱定除舊佈新之精神，檢討以往，力策來茲。過去之於抗戰建國未能充分達其實效者，固應尋求其錯誤，矯正其弊害，而今後之於抗戰建國擬有所策進者，尤應把握其中心，力宏其功效。務抱日新又新努力邁進之決心，以達抗戰必勝建國必成之目的。能若是，即能處處推陳出新，進步無疆，則吾人所過者縱非新年，無異天天是新。反是，則所過者雖是新年，却仍年年是舊。

乘上意義，願就以下二端，為我交通同人今後應加努力之目的，以迎民國二十八年之新年。

一、抗戰以來，交通方面，所感最大之困難，誠為本部張部長在第二次國民參政會中報告有曰：『抗戰期間，局勢迭變，今日之所準備者，或非明日之所需，而一時迫切之所需者，又每非早日預料之所及』。此於電信及公路之情形為尤然。自南京撤退，徐州會戰，乃至武漢廣州淪陷，每次於未撤退前，關於電線之增修，公路之建築，無不以軍情緊急，趨趕工程，限期之迫，急於星火。結果能如限急促完成，完成後能實際為用於軍事者，為數甚少。至每

次撤退時，又須將各項工程，澈底破壞，但交通通信工具，國軍駐在一日，一日不能撤除，及至國軍後撤，必須撤除時，則又以地處火線，壯丁居民，撤退殆盡，員工之生活給養，已無所取給，欲求其冒萬死以工作，結果當事倍而功半。吾人懲前毖後，無論進為建設，退為破壞，必須與戰區軍事當局，隨時取得密切聯繫，以便遇事洽商。以增修路線言：在軍事方面之希望，當以理想中之軍事計劃為主眼，多多益善，力求完備。至事實上能否做到，當非軍事方面必能顧及。關於此點，必須由承辦機關，就實際人力財力時力所及，切實估計，與軍事方面開誠協商，苟真因環境所限，無法一一照辦，必須急其所急，選擇確屬迫切需要之事業一二種，併集力量，儘先趕辦，限期完成，萬不能一味順旨因應，以蹈計劃模樣皆有，事實條件不成之弊病。

二、現在本部辦事機關，既為適應軍事需要，分為前方後方，但以軍情之瞬息萬變，及交通通信之不如從前靈便，故前方與後方部份之聯絡，及主管對附屬機關之指揮，皆不能稱心如意，呼應敏捷。是以一切工作，策進為難。為祛除是項弱點，在前方服務之同人，應各就其責任之所及，為隨時因地制宜之準備。苟緊急時依照通常手續辦理，必須層層請示，則轉輾延遲，必失時效。故在前方之同人，一

方爲應付環境，必須於合法之限度中，長於應急之措置；一方爲有備無患，必須於平時之狀態中，預爲縝密之計劃。譬如鐵路一項，隨時隨地，有被敵人襲斷之虞。故必須於事前想到萬一敵人於某處進襲，使一路截成數段，則每段之行車如何維持？人員如何配備？材料如何收集？皆須設計周密，方能執行盡利。此次粵漢路南北兩段之隨軍後撤，其所以能井然有序，損失較微者，亦無非由於主事之能未雨綢繆，準備周至而已。至主管部份對附屬機關之指揮，應如身之使臂，臂之使指，上下一致，內外一體。

但目下通信較難，所有一切命令之傳達，應一反從前之專重公文來往，而易以派員常川實地指揮。此於電政方面，尤爲必要。嘗見某局局務繁忙時，人手感不敷之苦，而某局局務已清簡時，但人員仍未稍減於往昔。此皆由於情勢迭變，而通信較遲，於是人員之遷調分配，無法適中機會。又在前方服務之同人，待遇無增於平時，勞苦數倍於往日，此種艱困努力之精神，在同人固爲盡其在我，不求人知，但主管部份，似應當川派員，實地視察，予以親切同情之慰問，藉示上下甘苦共體之意。此爲激勵同人服務精神，應爲交通各部份所宜致力，似非僅電政部份應加注意者也。

以上二端，第一點爲增進對外之工作聯繫，第二點爲改善內部之處事精神。苟能懸此鶴的，以爲從此新年切實努力之準繩，則所謂以交通之機能，助成抗戰之目的，庶幾可達，而與吾人迎新之真義亦近矣！

## 新年新建議

昂·青

在全面抗戰中，渡此新年，吾人自宜抱奮發自新之精神，爲更進一步之努力。請就所見，以貢獻於本刊。希望效果所至，不僅止於建議，而能切實實踐之！

一、本部對於同時發給同一機關的公文，均包裝在同一公文封套內。此事施行未久，而節省的郵票及公文封套甚多，且迄未發現收發上有任何困難，希望本部各附屬機關能一體仿行。

二、考勤簿的效用很小，以實際情形而論，如果每一個機關設一本總簽到簿，必可達到簽到的目的。

三、我時常聽說官僚式的辦公，是見了長官不請示，情願用簽呈。更聞科長少與科員交談，科長交科員辦的事，就是近在咫尺，也用條論，以致一件公文稿內，夾了很多的條論，實在是令人不解。以本部範圍之廣，難免不有此類事情發生，願本有則改之，無則加勉之訓，希望大家加以注意。

四、希望此後各機關如果建造辦公室，以建大辦公室爲宜。大家合室辦公，必可提高行政效率。五、我以爲除了特殊公文之外，普通的公文，應限期自收文之日起，於一星期內辦妥回復。（試行後似仍可縮減日期）否則酌予處分。最要件的公文，由關係收發，親自送遞，不必假手於工役。以保機密，而資迅捷。

# 抗戰中之交通建設 (上)

張部長在第二次國民參政會報告

二十七年十月二十八日，第二次國民參政會在重慶開會，本部張部長親自出席報告最近交通建設情形如下：

## 一 鐵路

自上次開會以後，所可報告者，最重要之變化，爲粵漢與平漢之中斷。此次抗戰第一階段之爭奪在鐵路綫，因此各路之重要，與軍事息息相關，一路之存亡，即表示此一路路線之軍事，物質，人口之變遷。每一路均須負擔軍隊、輜重、物資之運輸與乎人口及避難難民及私人一切財物之疏散，殆無一時一刻不在忙迫緊張之中。各鐵路路線中最重要者，爲粵漢路線，因該路爲進口軍需品及出口貨物之唯一路線，自抗戰以來，所有各國進口之軍用品，甚至自蘇俄輸入之軍火，亦自香港進口。凡汽油及鐵路兵工材料，無不由此輸入。總計一年來進口貨物之噸數達六七十萬噸出口貨物(本年一月至十月)約七萬六千餘噸，計得外匯四千一百餘萬元，可稱爲抗戰之命脈。是以本部對於該路特別注意，敵人所以無日不來轟炸，亦希冀可以不用兵而截斷此路，本部洞察及此，所以極力激勵員工，隨炸隨修，不使間斷。至九月間敵人以無法炸斷，乃每日集中一橋轟炸，自早至晚，不使有片刻修理工作，而該路員工，不避艱辛，並由局長親自在橋旁督促修理，終於依然通車，直至十

月廿二號爲止，未嘗間斷。敵人之不惜用重兵南犯，粵漢鐵路通車之未嘗間斷，亦其原因之一。自十月廿二號廣州失陷，當地警備司令派兵至廣州截斷鐵路綫時，局長及員工始望北撤退。廣州以南大部機車車輛，均運往九龍，粵漢北段岳州以北，自十月廿號以後，預料武漢形勢變遷，本部即令該路留車輛四百輛，專爲短距離運兵及運粵漢北段材料之用，本擬於廿四號左右悉數望南撤退，奈廿三號晚蒲圻縣橋斷，橋以北之車輛無法南運，恐不免有一部分車輛損失，目下南北兩段均已失陷，只餘中段，所有軍需品物質之進口，土產之出口，均已無望，對於抗戰前途，發生極大變化，服務交通界同人，失其最重要之幹線，無不同感失望。

平漢線自徐州開封相繼失陷以後，漢口與鄭州間之鐵路交通，始終無阻，雖受敵機轟炸，亦未嘗一日間斷，九月底羅山方面告急，本部即令該路局在信陽以南，只准留車四百輛，信陽以北留六七百輛，其餘一部分向隴海移送，一部分向粵漢路南下，及信陽陷落，南段只留有二百輛車輛，其中一百四十輛爲破舊者，只有五六十輛較爲完好，十月廿一二號左右，尚有軍隊望北輸送，故未能將車輛掃數渡江，現在北段自鄭州至

鄞城間，尙勉強通車，隴海西段自鄭州至寶雞間，亦尙通車，潼關附近，雖時有敵兵砲擊，而該路員工始終奮勇前進，并未因威嚇而中斷，現在比較完整之路爲浙贛路自金華至南昌及南昌至株州間，仍照常通車，浙江之未至完全陷落敵手，長江南岸軍隊之補充，南昌德安之尙能保持，浙贛一綫可稱有莫大之功用，該路十個月以來運送之軍隊將及一百萬人，浙江之鹽，運至江西，江西之米，運至浙江，以及浙茶之仍能由香港出口，不經敵人之手，皆此綫之力也，希望南昌能長久維持，使該路不至截爲兩段，浙贛之南昌至株州路綫，粵漢之韶關至長沙路綫，實爲今後抗戰之重要防綫，此路綫之存亡，即足反應軍事之得失焉。

統上所言，自抗戰以來，其已完全失陷之路，計北甯，平綏，正太、同蒲、膠濟、津浦、京滬、滬杭甬、蘇嘉、廣九、南灣，十一綫，共四千八百三十三公里，局部失陷者，爲隴海東段，平漢及粵漢之南北兩段，及浙贛自杭州至金華之一段，共計二千五百五十公里，現在所餘僅平漢之鄭州至鄞城，粵漢韶關至咸寧，浙贛金華至株州隴海鄭州至寶雞，共一千四百餘公里。

綜上所觀，目下抗戰利用鐵路之時期，將告一段落，然本部於此不得不爲諸君告者，此次鐵路所運輸之數百萬軍隊，及其所附帶之輜重品，均能按照軍事當局命令，運送至到達地點，從未延誤，而鐵路員工之死亡於敵機轟炸下及疾病者，亦數千人，自抗戰開始之日，本部以交通界對於戰事動員，尙無經驗，故不敢以多數責任加諸員工，僅予以極簡單之訓令：

(一)員工在軍隊未撤退以前，不得撤退，(二)不論敵機如何轟炸，工作不得一日間斷，各路員工，均能認識抗戰之重要，遵守此項命令，盡其任務，雖對於客車行旅，招待不週之事及偶有一二不肖員工，乘機取利，惟此實關於軍運緊迫，及員工良莠不齊，殊所難免，此不得不望各界原諒者也。

關於新路建築方面，可爲諸君告者，在此十個月抗戰期中，得有一新路之完成，即湘桂路之衡桂段，已於九月二十七日通車，該段長三百七十餘公里，在平時須二年完成，今則以十個月通車矣，縮短期間，達一倍以上，所有材料，均從京贛路湘黔路購料中，拚湊而成，該路由湖南廣西兩省政府各出五百萬元，其餘現款千萬元，材料料款二千餘萬元，均由本部担任。該路建築之目的，本預備粵漢中斷時，可以使桂林運貨至梧州，由梧州水道至香港，進口貨亦可由此進口，及湘桂全路完成則可經海防運輸進出口貨，不料此次廣州失陷，梧州封鎖，此路效用大減，惟因有此綫，而平漢路南下車輛，及粵漢北段車輛，可以疏散一部分於該路沿綫，此亦不爲無裨益也。桂林至柳州及柳州至南寧，亦已開工，預計明年×月可與南欽段同時完工，現因梧州封鎖，水道不通，粵漢中斷陸路運輸，亦不得達，故桂林至柳州一段，材料無法運送，工程勢須遷延。

湘黔路原擬於本年年底通車至新化，長二百三十公里，該路已利用南灣路所拆下之一百公里路軌移用鋪軌，其餘正在補充，不日運到，並擬於明年六月展長至辰溪，現以軍事情勢變遷，香港材料無法運至內地，恐即新化一段，亦不能完成。

本部鑒於後方之重要，及軍事變遷之急速，因於二三月間，籌備建築滇緬川滇兩路，滇緬綫分東西兩段，東段自昆明至清華洞，西段自清華洞至緬甸，兩段路綫，在民國二十五年已由工程司踏勘，只有一綫，可以通車，故現無須再行測量，東段有兩綫，一為山溝綫，即北綫，一為山脈綫，即南綫，兩綫各有優劣，南綫之優點，為坡度較坦，平均為百分之二，而

所經多為邊僻之區，居民稀少，物產不豐，交通不便，對於現時之施工與將來之運輸，均無足取，北綫之優點大致與公路並行除有一部分因鐵路須繞越峻嶺，與公路須隔離外，仍回轉於公路附近，所經多屬富產之區，將來施工時，轉運材料，供給工食，均有相當便利，路成時，亦可有運輸上之收益，惟坡度較陡，平均為百分之三〇，結果擬用此綫，惟自楚雄以西，似尚有經過姚安之一綫，可資比較，現又派隊測量，俟得結果再行決定，大致該綫測量，已告完畢，現定於十一月底開工，擬先築昆明至楚雄一段，擬於明年×月完成，西段已有測量隊四隊，分頭踏勘，擬於明年先由緬甸界開工一小段，表示修築此路之誠意，以引起緬方與築該國境內未完成百數十公里之決心。

川滇路共分三綫，一、中綫經昭通；二、西綫沿金沙江而行；三、東綫接近黔省，幾經踏勘，以如能接通西康，確有經濟價值，但太偏西，不能兼顧貴陽。中綫最短，但昭通高原，經過不易，且工程較為困難，現決定由昆明經曲靖宣威，以達貴州之威甯，轉而向西至大灣子，以入西綫之一部分而至鈹府，共計不滿八百公里，將來第一支綫接通貴陽實可貫通三

省，已成立七個測量隊，第一三隊已開始工作，第二隊因尚有比較綫選定後再着手詳測，第一總段已成立，昆明至曲靖間，擬在本年十二月初開工，明年×月完成，曲靖至威甯間，擬後年五月完成，至威甯以上，明年三月開工，至三十年年底可以完成。

以上兩路工程，已由中央指定專款，已有着落，惟材料方面，關於緬甸一段，三月間本由中英銀公司接洽，旋該公司以該路非營業路綫，恐無法可以還本付息，不肯担任，嗣派員至倫敦，向英政府接洽，並由民間方面活動，英政府始允幫忙，原定本月內中英及匯豐銀行派員來滇接洽，今以廣東漢口失陷中止，現尚須設法使其不至停頓。鈹昆方面，法國銀團本願投資，嗣因歐局發生終止進行，加以滇越鐵路完全為法方租借，權力已大，雲南省政府恐法方條件太苛，故擬先自籌材料，築昆明至曲靖一段，以示中國本身可以自力築路，以免將來討論借款之時條件過苛，此川滇滇緬兩路之大概情形也。

成渝鐵路現已與川滇公司商妥，決計將至內江一段先行完成，以便俟鈹昆通車後，可以鋪軌與鈹昆路啣接，所有地價，不日即可開付。

本部對於新路計劃，原擬以湘桂路接通安南，以濟粵漢路之中斷，完成滇緬路，以備湘桂萬一中斷之補充，不料戰局劇變，而一路之完成動須二三年，時間問題如是迫切，無法迎頭趕上，則恐非交通本身所能為力者也。

## 二 公路

公路建設，以中央之力量作整個之設施者，至今僅七年。

當民國二十年，全國公路約六萬六千公里。至抗戰前，共成十一萬公里。大部份不舖路面，工程標準亦至低。以建築之目標，大部關係軍事，往往每一新路之建築期限，必至急迫，經費常屬有限，而交通工具方面，亦僅能強為應付，不能作久遠之企圖，抗戰前，計算全國汽車數目有五萬餘輛，其中可運貨者，不足一萬輛。當時可統制者祇二千餘輛，而所築路線，大半在蘇浙皖贛湘鄂豫閩及陝甘等省，於國際通路，初未顧及。

### 甲 初期戰區公路

抗戰開始，最初延及冀晉豫三省，繼而上海戰事亦作，蘇浙為之緊張，中央方面，於是一面專案撥款，交各省分別興築，一面自設工程隊，與築滄州保定石家莊間路線。溯自去年八月起，至本年春止，由中央專案撥款興築之最急公路，計有冀晉及蘇豫皖北部之公路，如海州鄭州開封湯陰太原大同等路十餘綫，共一千五百餘公里。其他由軍事機關運交省方自築者，尚不在內，例如江蘇一省，於戰事發生前，早將幹綫完成，但上海戰事發生，戰區支路及沿江沿海要塞路興築者，達二三千公里之多，浙江及皖南方面，亦臨時增築公路甚多。此華北及東南各省應軍事需要，而由中央協助增築公路之概況也。

### 一、西北公路

西北公路幹綫，數年來均以西蘭公路為緯，西漢公路為經。此兩路於抗戰前，經將土路完成。惟西蘭公路以限於經費，尚餘橋梁改建，及三大山嶺改線，未能全部興修。開戰以後，此兩路積極進行，已於一年內將西蘭路自蘭州至華家嶺接天水（定西靜寧間）之路面，除嶺上外，全部完成。西漢路寶雞漢中間全部完成，又自漢中經寧光至川陝交界之七盤關，除山嶺改線，需款較多，尚未舉辦外，橋梁亦經加強。開戰後觀察北方地勢，深覺蘭州至成都，照舊有綫路，須經西安，過於迂遠，一旦西安有事，必至西北國際路線中斷，因西蘭路之華家嶺起，另闢一綫，經秦安天水徽縣兩當通西漢路之鳳縣雙石鋪，直通漢中，共築四百公里，今年春開工，六月勉可通車，全部橋梁路面工程，年內可以完竣。此路一通，蘭州成都間之距離，可自二千二百公里，減至一千七百餘公里。

自蘭州經涼州甘肅州至兩省交界之猩猩峽，計一千二百餘公里，由中央撥款，交青省用兵工改善，雖未見十分完善，勉可行車。現正擬續增撥款，改良路面，增築橋梁，此三千公里之公路，猩猩峽以西尚有一千七百餘公里，可至俄境，狀況良好，通行無阻。

西北公路工程，既如上述，去年十月，中央以特殊品之輸入，亟須增強原設西北國營公路局之力量，爰撥款九十餘萬元，增加設備，另撥大量汽油，專責辦理此事。

本年二月，本部接管公路，改設西北公路運輸管理局，繼續按月發給汽油及經費，辦理國際運輸，並以餘力兼及陝甘兩

省之軍運，及航空機關之運輸等等，以皆能如期運盡，各方交運機關，尙能滿意。至沿路客運，仍極力維持。該局汽車數量，自抗戰前九十餘輛起，經增至五百三十餘輛，西安，平涼，蘭州，漢中等處，分別設置修車廠及修理站，惟以所購俄車未附配件，修理不易，待修者多，又轉撥軍事機關數十輛，現由局方支配者，計二百餘輛，現配件方到，今後當可增加運輸效率也。

## 二、漢白等各公路

自西北接通漢口公路，爲漢白公路，五百四十公里。自西漢路之漢中起，以接老河口之白河，由老河口以達漢口，以備西北接濟，可直達漢口。此路工程，早於數年前開始，今年二月，本已可全部通車，路面及大橋在建築中，惟以秋洪暴發，路基橋涵，沖毀多處，經趕修後，漢康白河段，已恢復便橋通車，漢中安康段十一月可通，目下局勢變遷，此路告成，僅供軍隊輸送之用而已。此外，準備鄭州一旦失陷後，西安通漢口或漢口失陷後，西安可通南陽起見，建築自長安至陝豫交界之西坪，以通南陽，長二百餘公里，業已通車，亦以今秋發水，沖毀一部份路基橋涵，現經修復全綫，勉可通車。

## 三、西南公路

西南各省公路，以遠處邊陲，中央財力有限，在抗戰前協助甚少。抗戰既起，中央卽有西南公路運輸管理局之設立，擬接管重慶貴陽柳州及長沙貴陽昆明之四大幹線，共長二千七百餘公里。里程既長，分轄五省，區域遼闊，管理不易。該局成立以後，卽着手改善工程，湘黔公路一千零十公里；原有渡口

十二處，現經改建橋樑或浮橋，所餘僅益陽辰谿兩渡口，因河面過闊，暫緩造橋。但於交通方面，已便利良多。川黔段有渡口四處，現兩處在改建橋樑中，其餘烏江一處，亦正計劃造橋。重慶海棠溪之渡口，則正增加渡船設備。又黔桂黔滇間橋梁加強等工程，亦正在陸續進行。

惟各該幹線，向均歸省公路局管理，中央先於四月中接收湘黔段，六月中接收黔桂段，七月中接收川黔段。雲南段最近始接洽妥當，不久可以接收，而接收之後，爲顧全地方感情起見，對於舊人不便輕易。所購車輛，祇四百餘輛，不料甫經接收，設備未完，而後方運輸，已告緊張，若展緩行車，恐不能免社會之責備，而於無準備之中行車，卽難免予行旅者以不快。進退兩難，但爲迎合抗戰需要起見，祇得勉強爲之。一面盡量補充設備，沿途設置招待所，謀旅客相當之便利。乃自開車以來，其運輸量之大，出人意料之外。自四月十六日接管起，至九月底止。計（一）運送傷兵郵件及各機關公物等特種運輸，供給汽車一千五百次；（二）普通運輸如輸送難民二萬五千人，供給車一千五百次；（三）包裹行李五萬件，用車七千次；（四）進口貨物二千噸，用車一千四百次；（五）出口貨物五百噸，用車四百次，共五千五百次。

## 四、漢港滇越滇緬等各公路

西南各省重要公路，除西南路局所轄四線外，關於溝通海口路線，如由武昌通長沙，直達廣州九龍之公路。武昌長沙段，由中央撥款補做路面，廣州坪石間撥款補助改善路線。自衡陽經桂林柳州南寧鎮南關以至越南之公路，亦由中央撥款改

善橋梁渡口，而最重要者為滇緬公路，自昆明經下關保山龍陵以達國界之畹町，而通緬甸臘戍之滇緬公路，共九百六十四公里，由中央撥款興修。自去年底開工，徵用民工十萬人，費十月之久，現已可便橋通車。唯橋梁一百七十餘座，中尚有六十餘座未成，正式橋梁正在改建。現該路正由中央接管，另立滇緬公路局，加緊補充設備，預備三四個月後，可通過載重汽車。

附帶一語者，川滇東路即自瀘州舉節威甯以通密徑，及自成都通西康之川康路，均由行營担任建築，不久可以完成。

綜自抗戰以來，計由本部担任全部經費督造新築及改善路線，共長一萬一千公里。其由本部担任一部份經費督造完成可通車者，共三千二百餘公里。至由省方自築或中央軍事機關撥款興築者，尚不在內。以有限之財力，有數之人才，負此重任，而時局轉變，亦常有使人迫不及待者。於是發見之缺點，日見其多。茲就西南各路略言之：

### 一、工程方面

- 一、山路坡度太大；
- 二、山路彎道太小；
- 三、橋梁載重，或有不足；
- 四、渡口設備，難應大量運輸；
- 五、路上修養，難應繁重之運輸。

### 二、運輸方面

- 一、站務設備，未能齊全；
- 二、修車設備，未能充實；

三、沿路加油，或有不便；

四、司機服務，難滿人意；

五、車輛不敷調度，難應旅客之需求。

此種缺點，辦公路者均自知之，推其所以致此原因，就客觀言，約有數種：

### (一) 就工程言

一、工程經費之不足 查世界各國公路建築費用，每公里常在數萬金，乃至數十萬金者（如德國汽車專用路，每公里值七十餘萬馬克，鐵路反僅三十餘萬馬克）。吾國公路則大多僅數千元至一二萬元一公里，則已視為鉅額。於是因陋就簡，工程標準，無法提高。

二、施工時期之急迫 各路施築，當以軍事運輸之需要，少則數月，多則一年，限期迫促，工程亦難期完美，而費用反因是加增（如德國汽車專用路年耗鉅資，每年僅築一千公里，吾國數年來新路，平均達每年一萬公里）。

三、各路養路經費 無確定財源及組織。

### (二) 就運輸言 特就西南路局言之：

一、接管之不易 查中央決定接管各路，遠在去年，而路局實施接管，因接洽需時，湘川桂分別於四月六月七月間方得接管。現黔滇兩省，亦經辦妥接管，但省方仍保留其區間行駛之權。

二、接管後人事之調整 各路接管後，雖經依照規

定，全部繼續服務，但管理上自不能完全順利。  
三、因開始行車，過於匆促，不及訓練司機。現在所用司機，或為各省原有，或係臨時招攷。

四、購辦車輛材料之困難 既需籌對款項，並須請辦外匯，物品來自國外，不能朝購夕至。車輛不足，修理不健全，最為運輸之病。

### 乙 今後改進整頓之途徑及交通會議議決各案之梗概

本部有見於已往種種缺點，故請求行政院，會同重慶行營，召集交通會議，研究改善之策，以便利運輸，適應長期抗戰。會議議決案內容，關於公路部份者，歸納為下列數項：

#### 一、改進各幹路工程標準

幹線系統，以重慶貴陽為軸心。其北由成渝公路轉川陝路，而東通西安。分枝為天鳳路蘭秦路，而西通蘭州。蘭州以西，則由甘青路以接新疆者，西北國際綫也。

貴陽東通長沙，西連昆明緬甸，南經大塘，西折至隴南關，東南可通廣州灣之西營，更東則通廣東九龍，此西南國際綫也。

會議議決路綫，即以此兩大系統為主幹，總計主要幹線共長一萬零一百公里，內屬於改善者九千七百公里，新築者有宜昌巴東綫，及自貴州之安順經百色通南甯之安龍羅里段，共四百公里。又次要幹線共一千四百公里，內屬於改善者一千公里，新築者如自常德西之新店驛至煙溪等路共四百公里，全部

工程經費共一千八百萬元。內用於改善者佔十之七，用於新線者十之三。其中一部份為養路費。誠以養路工程，至為重要。今後方針，將由中央負責自辦，或補助各省切實保養幹路，以期車輛隨時暢通。

以上工程，均限期明年六月底前完竣，惟工程困難，與時俱進。今後工程器材，其來自外洋者，購置更難，產自國內者，亦感運輸不便。征工則以壯丁應徵兵役，民夫漸少，包工則以時局關係，觀望者多。種種困難，可以想見。惟有望經費源源接濟，並當督責員工努力邁進，俾能如期竣事。

#### 二、增加交通設備

各幹路沿路修車廠、車庫、車站、購宿站、油庫等，未能完備者尚多。茲經決定撥款三百六十萬元，分交西北西南各幹路，增加設備，以利車務。

#### 三、添置車輛配件車胎

添置車輛計劃，係參照各幹線里程，及貨物進出口數量估計之。現擬購車四千輛，為各幹路軍民運輸之用。此則有待於國外借款之成功，否則只好枝枝節節而為之。

#### 四、舉辦人力獸力運輸

公路建設之在中國，以汽油汽車，均係舶來，費用較貴，不合國情經濟。以之應軍事運輸，以之為鐵道末路運輸之輔助聯絡則可。以適當長距離運輸之任，則以西安阿拉瑪他間三千七百公里，蘭州晚町間三千九百公里之運程，倘以二噸汽車運載汽油六百餘加侖，全程即可耗其所載之油。是以處此時代，人力獸力運輸，應加提倡，既可減低運價，又可避免汽油之瀉

純。現定由部專設機關，就適宜路段，辦理此事，並與水運取得聯絡，當可於公路運輸前途，別開生面也。

### 五、訓練各級公路員工

國內公路運輸辦理之不能盡滿人意，客觀條件，已詳論於前，主觀條件則人才之缺乏，站務人員及司機之風紀不佳，自亦一大原因。茲為澈底刷新計，決定由部及各路局訓練各級機務車務員工以及司機，期能轉移風氣，上下協作，公路交通，當可改進。

### 六、統一公路交通管理

公路管理，關於工程及交通者均至鉅。本部接管後，中央公路行政，已歸統一，此次會議對於車輛給照，收捐通行，利便商車行駛等，均定有利民惠商之劃一原則。

總之，公路交通，關係於國防及民衆行旅者，至為密切，成千成萬之員工，偶有少數不盡責守，旅客即親受其累。辦理之不易，當可想見，而在吾國以公路建設，為時尚暫，即環境順利，通力合作，尙虞不能盡善，况以抗戰期間，局勢迭變，今日之所準備者，或非明日之所需，而一時迫切之需求者，又每非早日預料之所及。西南公路，尤其顯例。天下事患在辦理者，不自知其缺點，或旁觀者不舉告以其缺點。現在公路交通辦理者，終日操憂，各方關心相告，此最可欣慰者。茲所論述，一以明白事實經過之原委，一以自承辦理之困難與缺憾；一以報告今後改進刷新之方針與辦法，倘能得各方之了解，與不斷的指教，則公路事業，自可日有進步。抗戰前進，亦深有望焉。（待續）

## 加速電報的治標辦法 匡時

近來電報之傳遞，比了郵件還要遲慢，官電既慢，商電更慢，外界對於此點，頗多責難，在管理電報的通信人員，自應負相當的責任。惟戰時電訊，既須適應戰局，又須便利軍民，事實上確實困難！復以電訊綫路，時被敵機轟炸，又須隨時搶修，頃據電報之統計數字，過去一年所用之銅線數量，等於以往十年之數量，由此可見戰時電訊工作之繁重矣。

抗戰時期電訊遲慢之影響，大則貽誤戎機，小則阻礙後方社會機構的靈活。目前感受電訊的遲慢，已為各方面的普通問題，前見中央日報載電報之節約與加速一文，發揮詳盡，讀後頗有所感。近於辦理公務時，看到電報的公事，還有大做文章者，如因此而發生的電報擁擠，更覺無謂！茲特提出下列幾個治標的辦法，以供同人研討。

- 一、通告停止拍發應酬電報。
- 二、商電於可能範圍內求其減少，發電更求減少字數。
- 三、官電中不許夾雜私電，如有假公濟私者，應予相當處分。
- 四、呈請 最高當局嚴飭黨政軍警各機關，非急要公事儘量採用代電或快郵，不打電報，至於電公文，務求節約。
- 五、各機關各團體及各商號，應一律採用電報掛號，藉以省時省費。
- 六、由本部電政司就一般通用名詞，編發明碼辭句電碼本，作為普通用本，並應限期推行。

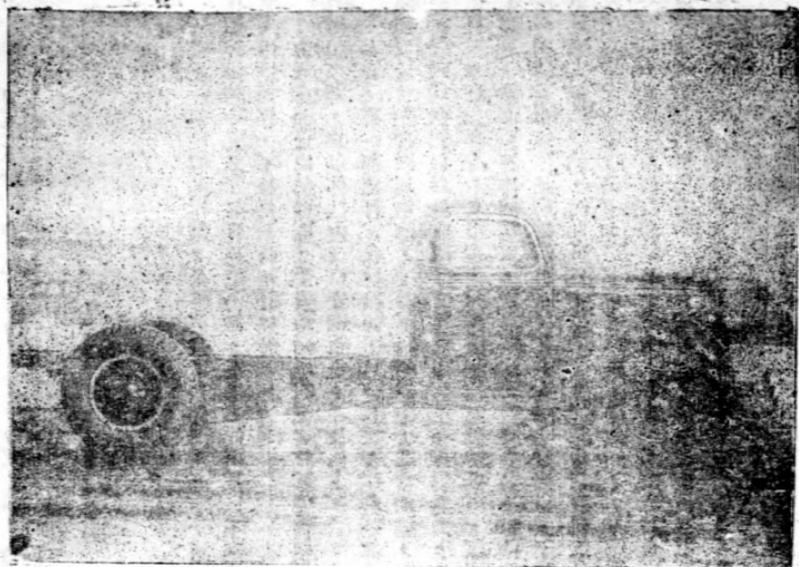
# 鐵路公路兩用汽車之說明

以宜

現在公路運輸，日臻發達，各國對所以增進運輸能力之工具者，研究發明，精益求精，務期應用日廣，效能日增。有所謂鐵路公路兩用汽車（motorail）者，為美國Motorail Corp.（pany Oakland, California）所製造（如圖示）。其特點為備有膠皮輪及鋼輪各一套，行駛公路時，應用膠皮輪，而將鋼輪提起，行駛鐵路時則反是。自膠皮輪改用鋼輪所需之時間，僅約三十秒鐘；自鋼輪改用膠皮輪所需之時間，僅約二十秒鐘。車架附有轉盤，以為達到目的地後返程轉向之用。此項車輛得單車行駛，或附掛拖車。其行駛於鐵路之時，並較行駛於公路為經濟。因鐵路路線比較為直，不若公路之時有急灣峻坡，且因鋼軌之阻力，較公路為低，不特時間燃料，均可節省，且可應用重載車輛，並多掛拖車。路線較短之鐵路，及鐵路支綫，採用此項汽車，尤可相宜。用為鐵路遊覽或視察車亦屬經濟便利。以價值較鐵路機車車輛為低廉，各大商行廠家，並可自備行駛於鐵路之上。

按美國自汽車發達，公路暢通，鐵路與公路間，曾有劇烈之競爭。嗣變競爭為合作。蓋二者各有其優缺，合作則缺點互相彌補，而優點則相得而益彰也。現鐵路多以汽車為起迄各點接送貨物之用，而裝卸所耗之時間，及貨物裝卸所受之損失，仍不能免。茲鐵路公路兩用汽車，對於裝卸貨物時間上之損失，與貨物損壞之機會，均可減少，而為

鐵路與公路更進一步之合作。至於我國鐵路之採用，應以有平行公路綫者為宜。因現在公路臨時橋樑居多，大都力弱，重載車輛，不能通過。一加強，非短期內所能辦到，因之不能即時購用重載卡車，汽車運輸能力，大受限制。如採用此項汽車，其載重非現在橋樑所能勝任者，則可利用鐵路橋樑通過之，而購置重載卡車之限制，可以減少。惟有一點必須注意者：（一）此種汽車後端膠皮雙輪，位於鋼輪之外，故較尋常卡車為寬。現在公路寬度，恐難容納二車同時通過，而對於鐵路設備方面，各種尺寸上之限制，亦須注意。（二）駕駛之司機，除對於汽車駕駛技術及規則，應純熟明瞭外，對於鐵路行車規章，亦須明白，並予以相當之訓練，以免行車之意外。此外，所不能忽視者，以前吾國採購外來之物，因缺乏通盤計劃，故無論為鐵路所用之機車，或公路所用之汽車，種類繁多，猶如五花八門，至不一律。以致應用時調度支配不易，修理時完備配件困難。費時耗財，極不經濟。故吾國如決定購用此項鐵路公路兩用汽車，必須竭力避免此項通病，對於種類之選定，油料之購用，配件之補充，修理之設備，事前統籌嚴密，萬勿各行所是，庶幾車輛器材之種類劃一，應用保養，俱感方便也。



### 悼朱彭壽李富國二君

克箕

天津電話局，於困難局面中，艱苦撐柱，敵人處心積慮，企圖破壞不逞，乃千方百計，於上年春，將該局主任工程師朱彭壽君，設法綁架。先則百般凌辱，繼則餌以重利，希圖收為己用，或將電話局整個損壞，均經朱君嚴詞拒絕。敵因所謀不遂，乃將朱君殺害，業經中央社十二月十一日香港電訊證實。惡耗傳來，同人咸為震痛！查朱君字傑夫，江蘇松江人，自幼聰慧，童年舉秀才，時新學方興，即考入前清郵傳部高等實業學堂肄習電機工程，畢業後，復奉派往美國繼續研究。歸國後，由部派天津電話局任工程師。民國十四年天津電話局改裝自動電話，又奉部派往德國西門子電機廠，監造自動電話機件，並參與設計。回國後，任天津電話局主任工程師，改裝自動機。故朱君實為本部技術員中研習自動電話最早，造詣最深，及經驗最為宏富之一員。今以身殉職，洵屬不幸，亦電信工程界之一大損失也！

又本部公路總管理處督察工程師李富國君，原奉派駐贛省，督察協助該省公路工程，於十月九日到衡陽報告，不幸竟於十日晚，被敵機轟炸殉職。查李君服務公路多年，平時工作勤奮，勇於任事，此次因公殉難，同人聞訊，無不同時悼悼！李君父母均存，遺孤幼弱。聞現除由部照章從優撫恤外，並由該處趙處長發起，為之捐募賻金，以卹孤寡，而慰忠英云！

# 以忍心毅力克服一切艱難

樓

## ——一封敘述搶運機件經過的信——

××：

這是一個快慰的報道，我可算做了一件滿意的事，可以說在艱難困苦中完成了我任務的一部，不過這件事，只不過是我私人報道與你，不是要上面知道如何如何的。

由株州領運出的機器，平安地到了常德，在那兒曾接到你的衡陽來電，知道你已由漢口安抵湘省了。甚慰！

奉諭，將一部機件，存儲桃源，於是我又押運着一部去存儲和安放。然後回到常德，接洽車輛的問題，非常困難，西南公路管理局我們以為最有辦法，然而事實上亦難以為力。因為機件重量在三噸左右者很多，向西南運輸處設法撥車，這面比較順利，然而要等待回空車，才有辦法。當時我們是盼望兩個西南同時撥車，可是結果西南路局有了大陸運輸公司五十輛的車只撥九輛給我們，因此只好先走一部。那時，常德桃源二地尚在所請安全的時期中。同事秦工程師奉諭先回了，只剩下我一個獨力支持，西南路局的心餘力絀，我也早明白，並且應予以原諒。於是乃轉過方向，盡力在西南運輸處設法，不但要三噸車，也要二噸車，天天去交涉，去站內調查……等，一切都

很明白了，只等候該處吳處長的調撥。

二兩天整天來，午後被轟炸，被燃燒，常德整個的是如死一般靜寂。桃源也是同樣的命運，當十一日午後我在河邊看見敵機低飛下投彈炸車站時，我的精神，全注重就在河對面離車站僅僅三四十公尺的機器上面，敵機低飛得真嚇人，但是我仍然鎮靜着，還將經過情形，即刻一轉告，靠在牆角而受着恐懼的兩位同事。我原諒他們，我的責任比他們重，我的胆子大是另一個原因。我在廣州長沙也曾經過許多空襲，然而轟炸遠不及在常德所見，而且又開機關掃射，一來就是二小時以上，猖獗得令人髮指！在警報未解除，我們就過了河去觀察，那天西南路局，長晃段，沅陵廠裏放了三輛車來，其中被常德站，搶撥一輛與軍包車用，再三爭持無效，我只有忍受，儘量的忍受，因為我一方面，在那夜要疏散出押運員工的全部眷屬，一方面，我要準備精神，在第二天（十二號）趕做一切的事，那是因為吳處長的命令，及車隊行車時間等在我計算下，十二號那一批要載全部機件（常桃二地）及員工出險的車輛是準可到的，所以我對個人的面子，只好付之流水，雖然員工等都很不平。事後我召集他們作精神談話，很能了解，所以員工等很能盡職。

十二號整天的警報，午後又是大炸，常德南站被燬了，然而我們的機件員工，全體無恙，雖然在寸尺。同樣的桃源機

件等，也在尺寸間，未遭一點損害，這些還可算報道中的好消息。值得報告你的，就在那天午後五時這一批載我們來貴陽的車輛，全都趕回常德了。我與二個同事，連跑帶跳走了五公里的路，到常德支處時，已遠看見那些車，我們不敢相信，及至把車號一對，才知道是真的。那吳處長，飯都沒有吃，告訴我，已經派人來找你了，來得正好，馬上把手續辦好。當夜連趕，機件重，用滑車，那夜河邊過了一夜的車輛，擁擠不堪，但是在艱苦中，我堅定必成的意志，凡吊起，裝車等，我無一不親自管理，工人大家很齊心，在預定的七小時內，全部裝完，開到支處就快天亮了，休息再檢查後馬上就出發。在紅日漸漸的高陸中，我已滿心快慰地乘着那奔放的車前進了，（桃源在那夜二時前就完畢了）

××：你知道這多幸運，我們吊滑車的最好粗繩二根在裝完三分之二時斷了一根，後來放下豎的木竿時，檢查那僅有的一根，已斷了二股，只餘細細的一股了。由此你可見到我幸運的一般。還有呢，西南公路局根本不會有車，西南運輸處，所有車輛要集中衡陽與柳州搶運物資，只有這一批十四輛到貴陽，這是最後的一次。而更有呢，那十四輛中偏偏有三輛的白牌車八輛二噸的道奇車六輛，你看這些巧合，我相信是象徵汽車配件製造廠以及本處未來的光榮和成功！

車輛有了，當中還有人事麻煩，好在我本着「忍心」「服從」與「負責任」（這是我訓告員工們的精神），所以到了貴陽，馬上交涉原車轉輸，進行非常順利，所以一切尤其是沿途異常便當，這不是我什麼誇大的話，因為實情是如此的，因

此，使得員工們也感到快慰興奮！

我很自慰，因為我在這樣一個場合中，給我一個表現的機會。此次工作的二十多天中，因為電報通信極難，無法得到上級的指示，所幸以「忍心毅力」，自己努力設法，隨時以自信判斷，得能克服一切艱難。不然這二十天內的隔閡，應當是多大的痛苦！所以我不厭煩的告訴你一切。我很欣喜報道於你，有這樣一個機會給我一種毅力和精神，來顯示我的能耐，我不是要人知道我的本事好，我只要有機會給人認識我是一個肯做事，真正做事的人就行了！這是我寫信告訴你的意思，現在困難剛剛才開始，我既然來從事於光明有望的工作，我要用盡我全付的精力！

樓上十一月二十日重慶

## 如何認清責任而努力

——潘司長與同人之照片——

十一月十一日，本部潘司長，召集總務人事兩司同人談話。略謂：吾人處理任何事件，必須洞悉事之原委，明其來蹤去跡，以為治理之本，認清事之手續，定其縱橫關係，以為實施之體，推求事之結果，究其利弊得失，以瞭解其始終。更須自動推進其工作，勿使主管者過份操心。交通事業，隨科學之進步而日新月異，吾人苟非急起直追，迎頭趕上，決不能適應時代，力爭生存。何況值茲抗戰嚴重階段，必須人人認清自己責任，並仰體部次長愛護同人至意，隨時為深刻之自我檢討，而益加奮發努力。情詞至為懇摯動人云。

# 長沙事變前後之電信交通

宜人

自從武漢廣州兩地相繼淪陷，長沙爲粵漢鐵路及省道交會

所在，關係重要，不言可知。記者爲搶運電信材料，於十一月九日奉命由衡陽抵長。時值晚間，燈火輝煌，夜市正盛。惟商家大都已將較爲貴重物品，裝箱包紮，以備遷往湘西，作萬一之準備，翌晨，晤軍事當局，亦囑趕緊將電信材料，儘先運走，以爲建設後方交通通信之用。維時湖南電政管理局正以前線拆除材料，堆存極多，苦於缺乏運輸工具，無法一時運走，極感躊躇，及余至，急爲相商，決定應取步驟，一面由余備夜返衡，以便調集卡車，趕往搶運。竟一日之奔走接洽，勉爲集合卡車十輛，正擬出發馳往，而惡耗傳來，長沙於十二日深夜大火，已將管理局電報局等交通通信機關，焚燬一盡矣！

當是時，通信阻斷，真相不明，社會人心，既極浮動，軍事當局，亦形焦灼，經在衡電政同人，盡心策劃，竭力設法，於當日下午九時爲軍事方面與長沙接通電話，由是情況瞭然，秩序大定。一面趕派通信隊，乘車馳往長沙，恢復通信。隊長周鳳飛君奉命於危難之間，勇敢任事，實有多足。此次長沙之所以能迅速恢復通信，以及材料之所以能及時補救者，當以此通信隊之盡力爲最多。

事後調查本部電信方面之損失如下：

- 一、全市房屋大街約燬百分之九十五，小巷百分之七十，近郊百分之十。惟火車站及附近，郵政管理局未完工新屋，未被焚，省辦電話局亦未着火。
- 二、南正街電政管理局，小瀛洲料棧，均成焦土。
- 三、織機巷電報局，僅存殘破牆壳。
- 四、中山路市話課內交換室樓房，及其後大庫房未被焚，油機室僅存牆壳，小庫房及其後辦公室宿舍，均成瓦礫。陳家隴臨時報房內部亦焚燬。
- 五、侯家塘料機及其他發報台臨時交換所，臨時電台，均未被焚。

損失材料中，當以機件及銅綫纜纜爲最可貴，亦最可惜。此項材料，大都已裝箱寺運，苟事變能遲二十四小時發生，則由衡調集之十輛卡車可到，所有貴重機件，不難悉數運出，乃以變起倉猝無法運出，至爲痛惜！而湘管局及報話局全體男女員工八百餘人，皆於夢中驚醒，倉皇逃生，飽受艱辛，當時同人，無不系念！所幸全體出險無恙，尙屬不幸中之大幸也！

# 從漢口到桂林

因 因

十月廿一日，武漢的情形，已呈現着緊張的狀態。街上的

人力車馬車，已先一天全體離開了武漢。馬路上往來的，除了汽車軍用車以外，祇有扛夫忙碌的在搬運物品，和居民無目的底來往避難。一般人雖深深地相信武漢不會一時就淪陷，但各人仍不能不作離開的打算。我就在那天晚上，從武東乘汽車到長沙。一行六人，在漢口登渡輪出發的當兒，萬感交集，心裏真有點說不出的難過。岸上的燈光，射在江裏，萬星沈浮，動蕩無定，汽笛雜鳴，心為之碎，別矣武漢！

因為是晚上出發，不能不稍為果腹，所以在首途前，大家先到徐家棚的粵漢路局，飽吃了一頓麪。謝過主人，登車啓程，已經是將近九點。那時誰也想不到我們吃麪的所在，在十二小時以後，就會遭敵機猛烈的轟炸！

半夜經過咸寧，是武長公路向東最突出的一點，離開江南戰區火線最近處尚不到四十公里。沿途除見到少數的救護車以外，公路兩旁，就有無數的抬架隊，運輸隊，用驢車，手車，在運送彈藥，糧秣，被服上前線補充，一面又把受傷的士兵輪送回來。秩序是非常嚴整，每個人都顯得沉着勇毅，來用力完成他所負的任務。有的士兵，因適逢休息機會，就在路旁烤火取暖，一面還歡天喜地的唱歌作樂，以便養足精神，多殺幾個敵人。我們身在車上，看到這種英勇偉大的景象，聽到這種悲壯熱烈的歌聲，回想到自己不免一走了之，未能上馬殺賊，真

是有說不出的慚愧！

路上車輛絡繹，擁擠不堪，幸秩序良好，故沿途並無十分耽擱。經過通城，天已微明。大家下車休息一回，並到城內避弔炸後的遺跡。通城原為大鎮，市集甚盛，自敵機頻施轟炸，十室九毀，為沿武長公路諸市鎮中之損失最重者！

晨十時，抵長沙近郊，適遇警報，停一時進城。飯後轉赴湘潭。湘潭當湘水之曲；便於泊船，與衡陽常德，並為湘省繁盛市鎮。抗戰以來，因未遭敵機光顧，故市面仍極熱鬧。本部湘黔鐵路即以湘潭為起點，現可通至潭市，將來全綫完成，當為溝通湘西重要動脈。本部在武漢準備動員時，即在此設有辦事處。惟當以前方軍事機關，大都集中衡陽一帶，故湘潭辦事處，亦有遷移衡陽的必要。所以在湘潭住了幾天，就大家動身到衡陽。不料達到十一月十三日的長沙大火，一時人心浮動，各機關亦奉命疏散，所以又登了湘桂鐵路，來到了桂林。

湘桂鐵路在短短不滿一年的時間中，完成了三百六十公里的工程，匆促通車，又適逢軍事德促，運輸繁忙，真可算先天既感不足，後天又欠營養，一切的一切，自難盡如人意。不過我們見到湘桂鐵路上下內外同人，奮發服務的精神，實在是令人感動！湘桂鐵路所以不因設備的因陋就簡，而仍能充分發揮運輸的效能，實不能不歸功於同人一致的努力。精神戰勝物質，我於湘桂路，又獲一證明矣！二七，十二，十二。桂林

漢

口

的

回

憶

卓然

是二十七年十月二十一日的早晨，天氣是非常昏黑，各部份留漢的同人，大家聚集在福煦路十一號的小小會客室裏，窗外的一線微光，射到各個人的臉上，益顯得淒涼萬分。這實在是一幕誰也不能忘懷的嚴肅印象。

部長爲籌劃後方交通建設的關係，於十月一日由漢去滬。自得到武漢緊張的消息，又不惜冒極大的危險，於十月十九日的下午，臨時突然由滬飛漢。那天的早晨，就是部長召集同人，作留漢最後的訓別。

出席的，除本部同人之外，還有平漢鐵路、粵漢鐵路、湖北電政管理局、漢口航政局，及其他公路航空等附屬機關的主管人員。先由部長逐一問明各部份的實際情形，及詳細指示應取的方針以後，就開始作下面的訓話：

「現在抗戰到了這個階段，祇有大家人人努力，各自爲戰，國家才有出路。我們在交通界服務的同人，想到交通與抗戰關係的重要，尤應該提起精神，努力本職，各人把職份以內的事情，料理得清清楚楚，明明白白，一絲不苟且，一點不取巧，終求第一要對得起自己，才能對得起事業，才能對得起國家！」

在萬籟俱寂的空氣中，同人振起了興奮的情緒，又仔細的

聽着：

「想到當初南京撤退的時候，我們不敢自誇對抗戰盡了多少的力量，不過終想把各人份內應做的事情，做到一個完善的地步。現在武漢情勢已緊，萬一我們爲戰略關係，必須自動撤退，那麼也希望大家把各部份的事情，各就其職務所及，事前要佈置得非常嚴密，臨時才能措置得悉協機宜。無論關於器材的保全與破壞，人員的配備與撤退，終要做到動靜咸宜，進退自如。要知道，救國不僅靠前線士兵的努力，還要舉國一致，人人拚命，人人用力，人人盡職，才有辦法！」

大家聽到這裏，似乎都覺得自己的血管裏，脈搏是跳得更快，血是流得更熱，在各人和部長握手告別，離開十一號門口的當兒，心頭是非常沉重，一面檢討着以往的工作，或未盡努力，而心有餘愧；一面思量着今後肩荷的責任，又感覺得異常的興奮，希望在武漢最後撤退的機會中，多盡一分報國的力量！

以「抗戰」的精神，充實「交通」的機能；

以「交通」的使命感，助成「抗戰」的目的。

# 部 務 紀 要

## 各電區設置電政特派員

本部爲適應抗戰軍事上電信交通之需要起見，特訂定電政特派員辦事處組織大綱，在各電區設置電政特派員，以便統籌運用，應付機宜。並劃定湘桂黔粵等省爲第一區電政特派員管轄區域，豫陝甘青晉等省爲第二區電政特派員管轄區域，閩浙蘇皖贛等省爲第三區電政特派員管轄區域。聞第一區電政特派員辦事處，業已成立，由本部參事朱一成兼任特派員。至電政特派員辦事處組織大綱，亦經於十二月一日呈准公布，茲探錄如下：

- 一、交通部爲適應戰時電信需要起見，設置電政特派員。
- 二、電政特派員之管轄區域，以部令定之。
- 三、電政特派員之職掌如左：
  - 甲、關於工務業務之調度指揮事項；
  - 乙、關於材料之籌劃支配事項；
  - 丙、關於人員之調度考核獎懲黜陟事項；
  - 丁、關於款項之籌劃調度事項；
  - 戊、關於其他電信方面應急措置事項。
- 四、特派員下設總工程師一人，下分設工程通信主任各一人，工程師組員雇員各若干人，分組辦事。

- 五、特派員得指揮督促區內各電政機關，分別處理第三條所開事項，其應急措置，並得先行辦理，事後報部備案。
- 六、特派員對於各項措置，每週應擇要報告本部一次。
- 七、特派員得向部預領備用金若干，應付急用。
- 八、特派員應於適當地點設立辦事處，其辦事細則由處呈部核定。
- 九、本組織大綱自公布之日施行。

## 統一訓練公路技術員工

查我國公路員工之技術，每每參差不齊，且機務車務工務會計等技術人員，每以不能相互瞭解各工作之性能，以致失却聯絡，是以所有公路技術員工，應受集中訓練，以提高其技術與效率，而獲得全國設施之聯繫。上次公路水道交通會議，即討論關於統一訓練公路技術員工問題，認爲值此公路運輸繁忙時期，嚴格訓練公路技術員工，洵屬急不容緩。當經議決由本部集中辦理。茲爲迅謀訓練計劃之加速實現起見，特擬定設立公路技術人員訓練所章程草案，提經行政院第三九二次會議通過。茲探錄該項章程草案如下：

- 一、交通部爲培植公路技術人才，並謀全國公路設施之聯繫，依照公路水道交通會議決議，設公路技術人員訓練所，統一訓練公路技術員工。
- 二、本所暫設下列各訓練班：
  - (一) 機務班；
  - (二) 工務班；

(三) 站務班。

每班分設甲乙兩組，甲組訓練期間為四個月，乙組訓練期間為二個月。

三、本所受訓員生，甲組係招生訓練（儘先招收因抗戰失業之交通員工），乙組就交通部所轄各公路運輸管理局現有職工，輪流抽調。各省公路局現有職工，亦得參加乙組受訓。

四、本所受訓員生，除應受必要之軍事訓練及嚴格之精神訓練外，其訓練科目如左：

(一) 機務組：汽車概論，保養與修理，交通規則，駕駛及修理實習，運輸概要。

(二) 工務班：道路工程，實用測量學，材料學，測量實習，工程契約及規範，工程製圖，監工須知。

(三) 站務班：公路運輸學，公路法規，表報須知，會計簿記，統計學，汽車常識。

五、本所受訓員生，在訓練期內，免收一切學宿膳雜費用，制服書籍，亦由本所供給。甲組員生月給零用費三元，乙組員生由原服務機關保留原薪原資。調訓所需旅費，由本所及原服務機關各半分任。本所受訓員生，訓練期滿，經考驗及格，由本所發給證書，除乙組員生得仍回原處服務外，甲組員生。由本所視其成績，呈部派予工作。

畢業員生，均應絕對服從調遣，各省公路局並有錄用本所畢業員生之義務。

本所受訓員生，在訓練期中，成績低劣，品性不良者，得

視情節之輕重，分別予以記過及開除學籍，如係調訓人員，並得由本所函原服務機關，免其原任職務。原服務機關應予執行。

調訓員生，在訓練期中，均受本所教導管理。畢業員生分派工作後，均由其主管機關指揮考核。為因案被開革者，原機關應通知本所註銷其畢業證書。

本所受訓員生，應填具志願書及保證書，倘中途退學或將來服務未滿二年以上，擅自離職者，保證人應負責賠償訓練費用二百元。

六、本所設所長一人，綜理所務。副所長一人，輔助所長處理所務，均由交通部部長派充。秘書教務訓育主任各一人，承所長副所長之命，主持員生之管理教導事宜，均由所長遴員呈請部長派充。管理員十人，辦事員五人，書記二人，承主任之命，分掌管理註冊教務文書會計庶務及繕寫等事宜，均由所長派充。

本所各訓練班，各設班長一人，商承所長副所長主任，主持各班教員之計劃及實施事宜，並設教員助教各十二人至十六人，分任教練事宜，由所長副所長聘任。

本所設會計員一人，依照交通部附屬機關會計人員任用章程任用，受所長副所長之監督，辦理會計事宜。

七、本所招生簡章，調訓辦法，授課時間，辦事細則，及畢業員生分發辦法另訂之。

八、章程自公布之日施行。

## 馱運管理所積極籌備訊

本部以公路人力運輸，爲今後增進貨運之要圖，亟宜及時兼進，以應實需。特依照公路水道交通會議決議之利用人力獸力運輸辦法，籌設馱運管理所，並先設鈹府昆明兩辦事處，已派陳廣忠君爲所長，積極籌備，期早開始工作。聞爲便利進行計，已分別通知川滇兩省政府，轉飭沿綫各縣，修整道路，增設站口，並由公路總管理處派員前往督修全路改善工程云。

## 大學生實習辦法已修正

本部二十七年甄選大學畢業生實習辦法，曾誌本刊第九期。其中第八條，業經修正如下：「原在本部及附屬機關實習或服務一年以上之各大學畢業生，現因抗戰而被疏散者，得與第二條第一項之大學畢業生，同受甄選，但以在一百五十名外，加選半數，卽七十五名爲限，每人每月暫給與生活費六十五元」云。

## 總務司推進各項工作訊

本部總務司最近爲推進各項工作，或集會研究，或改進組織，以謀工作效率之增進。茲彙誌如下：（一）於十二月十七日，召集各廳司處經辦收發人員，會同研究改進部文收發手續，聞收效甚大；（二）定今年一月一日起，將重慶原有傳達室撤銷，改設問訊處，以利各方接洽；（三）總務人事兩司同人，自動組織工作效率評議會，由各科推選代表，互爲檢討；

（四）本部防護團已在重慶組織就緒，積極進行；（五）發起組織同人消費合作社，由同人分別認股，正在積極籌備中云。

## 交通服務隊訓練班結束

本部交通服務隊訓練班，原有各路學員三百數十人，在湘潭馬家河集中訓練。茲與湘黔湘桂鐵路等協商，竭力甄選安置後，僅餘學員六十人，教職員二十四人，由部妥籌辦法，酌給生活資金，以便各員自謀生計。訓練班亦已於十二月十五日全部結束。

## 本刊重要啓事

本刊自漢遷桂，兩月以還，雖常在轟炸威脅中，仍不稍自餒，力謀繼續出版。終以印刷困難，無法及早編印，而在此停頓期間，承各地同人，或以佳作相賜，或以復刊見詢，殷殷關垂，益使同人感奮不已。茲以印刷問題解決，照常刊出，以後仍期半月一刊，藉答同人愛護之至意。惟下列諸點，尙祈同人諸君賜予注意爲幸：

- 一、以前來稿，因本部公物一再遷移，有爲攜往筑渝兩地者，已設法查明檢出，統於下期起陸續披露。
- 二、在此二月中，同人地址遷動甚多，故本刊寄遞，難以周至。索閱者，仍請隨時通知，以便照寄。
- 三、本刊歡迎同人投稿通信處桂林本部辦事處轉。（寄重慶總務司轉亦可）

編者謹啓

# 本部重要人事動態摘要 (自九月廿二日起)

日期	姓名	原職	新職	備註
九月	夏安世	本部技正在平漢路局辦事	材料司梧州辦事處主任	
九月	蔡可選	湘桂鐵路理事會稽核處副處長	粵漢鐵路局會計處長	
九月	石志仁	津浦鐵路局機務處長	湘桂鐵路衡桂段管理局長	
九月	沈恩濤	津浦鐵路局車務處營業課長	湘桂鐵路衡桂段管理局總務課長	
九月	史翼	湘桂鐵路衡桂段工程局工程司	湘桂鐵路衡桂段管理局工務課長	
九月	劉鼎新	京滬滬杭甬鐵路局車務處副處長	湘桂鐵路衡桂段管理局車務課長	
九月	趙國棟	津浦鐵路局濟南機廠廠長	湘桂鐵路衡桂段管理局機務課長	
九月	陸逸志		湘桂鐵路衡桂段管理局材料課長	
九月	徐亞韓	津浦路局機務處計核課長	湘桂鐵路衡桂段管理局秘書	
九月	譚耀宗	粵漢鐵路局運輸處長	本部簡任待遇專員	
九月	邱鴻勳	平漢鐵路局車務處長	粵漢鐵路局運輸處長	
九月	高大經	本部秘書	兼本部航政司幫辦	
九月	吳元起	航政司空運科長	本部專員簡任待遇兼航政司幫辦仍兼空運科長	
十月	范致遠	南灣鐵路局長	本部專員簡任待遇	

十月	傅元善	平漢鐵路局專員	平漢鐵路局專員代人專課長
十月	李麗登		粵漢鐵路局專員
十月	陳耀堂		粵漢鐵路局運輸處營業課長
十月	曾叔岳		粵漢鐵路局機務工程司
十月	劉光堯		粵漢鐵路局運輸第五段副段長
十月	金其堡	本部專員簡任待遇	本部代理簡任秘書
十月	薛光前	本部專員簡任待遇	本部代理簡任秘書
十月	鄒安象	平漢鐵路局副局長	本部專員簡任待遇兼材料司幫辦
十月	董兆貴	湖北電政管理局報務員	雅安電報局長
十月	楊銘授	貴州電政管理局報務員	調部辦事
十一月	朱一成	湖北電政管理局長	本部代理參事兼第一區電政特派員
十一月	尤箕照	湖北電政管理局總務課長	兼代湖北電政管理局長
十一月	金寶光	湖北電政管理局工程師	貴州電政管理局總工程師
十一月	張明鎬	重慶電報局長	成都電報局長
十一月	林寶衡	福建電政管理局報務員	南平電報局長
十一月	凌瑞長	蘭谿電報局長	金華電報局長
十一月	梅漪	貴州電政管理局工務課材料股長	安順電報局長
十一月	韓銘盤	重慶電報局報務員	調部辦事

十一月	陸濟	湖南電政管理局報務員	貴州電政管理局工務課材料股長
十二月	黃如祖	武漢電話局長	第一區電政特派員處總工程師
十二月	溫霖	報務員調部辦事	萬縣電報局長
十二月	沈秉魯	湘桂鐵路理事會工程師	雲南電政管理局總工程師兼西北電信網修線大隊第四隊長
十二月	汪仲欽	金華電報局報務員	蘭谿報報局長
十二月	羅廣廷	重慶報局員訓練班主任	調部辦事
十二月	汪德官	長沙區長途電話幹綫維護工務處主任工程師	兼第一區電政特派員處工程主任
十二月	李萬	湖北電政管理局報務課營業股長	第一區電政特派員處通信主任
十二月	侯昌國	重慶電報局工課長	川康藏電政管理局工務課長
十二月	邱營	重慶電報局報務課長	川康藏電政管理局代理報務課長
十二月	范式正	重慶電報局營業股長	川康藏電政管理局工程師暫兼話務課長
十二月	郎紹祖	重慶電報局報務課有線報房主任	川康藏電政管理局報務課有線股長
十二月	黃肇名	重慶電報局務課無線報房主任	川康藏電政管理局報務課無線股長
十二月	王葆和	重慶電報局工程師	川康藏電政管理局工務課機械股長
十二月	夏承樞	重慶電報局技術員	川康藏電政管理局工務課材料股長
十二月	龔川坤	康藏電政管理局有話課長	川康藏電政管理局話務課長
十二月	厲金松	代理駐蓉工務員	重慶報務員訓練班主任
十二月	沈玉麟	重慶電報局報務員	川康藏電政管理局報務課代理營業股長