

交通月刊

第一卷 第六期

目錄

驛運制的性質及其推行方法…………… 蔣中正

交通論壇

論郵政儲匯管轄

論著

交通員工之修養…………… 莊曾煥

平時與戰時之水運政策…………… 王洗

郵政人員的工作競賽與工作標準…………… 龍振

調整全國無線電通訊網擬議…………… 張國

郵政應該怎樣辦理與各方有關事務…………… 西園

鐵道運輸人員訓練計劃…………… 譚榮

亟應提倡之木炭汽車…………… 譚榮

戰時我國電信事業之新設施…………… 月三

抗戰期間電務員工之訓練與補充…………… 唐明燭

遊記

基隆道上…………… 新念

編餘

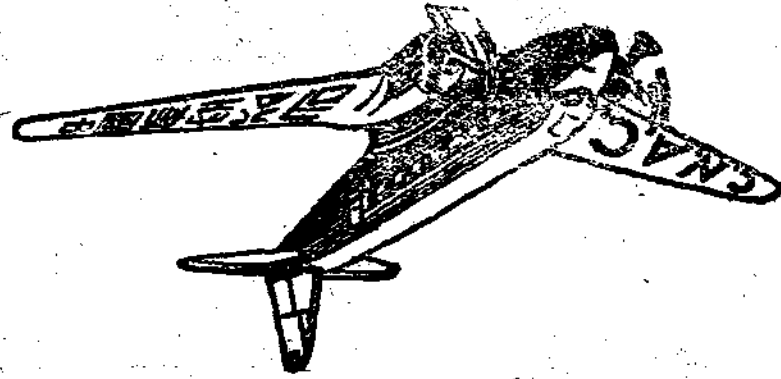
NATIONAL CENTRAL LIBRARY
NANKING

中華民國三十一年一月出版

中國軍事交通學會發行



搭客
載郵
運貨



安全
迅速
舒適

中國航空公司

接洽處 各地本公司事務所及旅行社

飛航下列各線

1. 渝昆蓉線：重慶—昆明—麗江—仰光.....每週往返一次
2. 渝昆河線：重慶—昆明—河內.....每週往返二次
3. 渝蓉線：重慶—成都.....每週往返三次
4. 渝嘉線：重慶—瀘州—叙府—嘉定.....暫 停
5. 渝港線：重慶—桂林—香港.....每週往返三至四次
6. 渝筑線：重慶—貴陽.....暫 停

總公司

重慶川鹽銀行大廈二樓

電話 二六五
七四五

商務印書館

交通

交通月刊

第

（本）本公刊創於民國十一年，宗旨在研究交通學術，以適應世界經濟之發展。

（二）本公刊創於民國十一年，宗旨在研究交通學術，以適應世界經濟之發展。

（三）本公刊創於民國十一年，宗旨在研究交通學術，以適應世界經濟之發展。

（四）本公刊創於民國十一年，宗旨在研究交通學術，以適應世界經濟之發展。

（五）本公刊創於民國十一年，宗旨在研究交通學術，以適應世界經濟之發展。

（六）本公刊創於民國十一年，宗旨在研究交通學術，以適應世界經濟之發展。

第一卷第六期

（一）本公刊創於民國十一年，宗旨在研究交通學術，以適應世界經濟之發展。

中國軍事交通學會發行

許特府政民國

中國運輸公司

業務概況

(一) 本公司經國民政府特許設立，資本五千萬，辦理西南各省公路客貨運輸業務。

(二) 本公司已備大客車二百八十七輛，貨車一千五百五十一輛，每月載客六萬五千人，運貨六千三百餘噸，已設車站八十九處，現仍在繼續擴充。

(三) 本公司營業路線暫定

(1) 重慶至貴陽

(2) 貴陽至昆明

(3) 昆明至臘戍

(4) 昆明至澧縣

(5) 貴陽至柳州

(6) 貴陽至桃源

(7) 重慶至茶洞

(8) 曲江至老隆

(9) 車河至岳塘

所有路線分布川湘黔桂滇六省，計長六千一百餘公里。

(四) 本公司客貨運價。遵照交通部規定

(1) 客票每客座每公里票價一角

(2) 行李包裹每五公斤每公里八厘

(3) 整車貨物每公噸每公里一等品一元二角六分，二等品一元一角六分，三等品一元零六分

(4) 不滿整車貨物每十公斤每公里一等品一分四厘，二等品一分二厘八毫，三等品一分一厘六毫。

(五) 本公司運輸業務力求安全迅速，服務設備力求完善週到，歡迎各界乘搭托運及指導。

驛運制的性質及其推行方法

蔣中正

二十九年七月十八日驛運會議閉會訓詞

- (一) 認識驛運制的性質——半工半義務性，推行驛運須絕對避免官僚化。
- (二) 切實愛護牲畜，以科學方法管理器材保護運貨。
- (三) 各地黨部應發動黨員倡導與推行驛運。
- (四) 組織上應確立督察制度。
- (五) 各級幹部應深知運輸之目的對象及其緩急輕重。
- (六) 實行驛站運輸乃所以補救我國之貧苦吾等應不憚煩瑣不辭勞怨督率倡導以奠定我國運輸事業之基礎。

今天聽到主席團和各組審查報告之後，本席還有幾點意見，和各位說一說：

本席以為今後驛運制之推行，就業務方面講，要絕對避免官僚化，和衙門化，而必求其商業化，但就其性質而論，則又非普通商業可比，其一切人力獸力器材之征調募集，決不能專賴經費雇用，而應出於義務供應之性質，惟其出於義務性質，所以我們對於一般供給勞動力的民衆，飲食，要比較豐盛，待遇要親切周到，對於征用的牛馬器材要丰其給着，加意愛護，而報酬必須減低，不能專用金錢作勞力的標準，今後驛運動力，人力而外，不外人間的牛和驢馬，而用牛的機會更多，現在我們驛站的規定，既以每三十里或六十里設置一站，則人獸均可當日往返，在民衆方面，個人既無離鄉之苦，器物又無散失之虞，只要飲食待遇周到，多方予以鼓勵，自必樂爲效力，同時在政府方面，因爲運仗和牛馬既能當日回家，則一切住宿被服的費用，都可節省，無須再備，不過人力獸力和器材，既是屬於半公平義務性質，所以我們必須使一般民衆，平均負擔，輪流服務，一切人力獸力和器材調用，應有定時，

南京圖書館藏

輸值要的規定，總求人人都有貢獻其能力的機會，人人也不能逃避其應盡的義務，勿使服務偏枯，負擔過重，我們要達到這個目的，必求驛運制之科學化！即第一步，必須有確切的調查、統計，以期真正明瞭地方運輸力量之實況，第二步，要有健全的組織，最好要用地方保甲組織，發動其力量，來協助我們工作進行，第三步，是有效的宣傳，要使一般民衆，人人瞭解驛運制度之意義，及其對於抗戰建國之重大，必須在這三部工作，都已切實辦好，然後驛運制度，纔可大可久，纔能真正發生效力，否則如果運伏駝獸完全爲商業僱用性質，祇有少數人，積日長途運送，而不能發動民衆普遍參加，分站協力，那就與驛站的原意，完全違反，此次會議，對於驛運實施之組織經費，與宣傳等項決議原則可行，但對於驛運制的性質——半工半義務性，應正認識，切實作到。

至於對牛馬駝獸之切實愛護，爲實現理想的驛站運輸制之要件，一般驛運人員與運伏等，必須具備使用之知識，與愛護之精神，尤其對於牛馬駝獸，要時刻注意其給養，檢查其身體，視其頸背有無傷破，蹄鐵有無損壞，體力是否過勞，要和外國使用機器，檢查機器一樣，在每次出發之前，和回站之後，都要仔細察看，如發現駝畜有過勞傷病的，要即刻給他休息，或予以診治，如此纔能常保駝獸的體力，發揮運輸的效能，至於其他器材之管理使用，與運貨之保護等，都要用現代西洋各國管制運輸的科學精神，與科學方法，切實注意作到，纔能獲得驛運預期的成效，大家須知驛運制，並不是一種怎麼難辦的事情，其成功失敗，完全看我們中央與地方一般主管驛運人員辦事的精神如何、所用的方法如何以爲斷，如果大家能夠依照本委員長迭次講話，認真作到，就沒有辦不成功的，否則如聽過講話，而不切實力行，那就不能達到成的目的。

驛運制的實施，首重宣傳與推動，這固然要黨政軍各方面共同負責，但各地黨部，接觸民衆的機會較多，要負主要責任，協助政府，積極進行，至一般政工人員，或保甲長等，關

於驛運之宣傳，與工作之推動，都可由黨部召集並指揮督導，尤其要注意發動各地黨員，以身作則，努力倡導，實事求是，參加驛站工作，一般農工壯丁，工作勤勞，成績優異者，即應介紹入黨，如此宣傳，纔有實效，而黨的力量，亦可藉此擴張，否則徒有標語傳單，或民衆集會，而民衆對驛站制，並無真確之認識，則宣傳即無效果可言。

講到組織方面，剛才各位已經有很多意見，本席認爲今後無論在中央或地方，最要努力做到的一點，就是督察，而尤以確立檢查制度爲最要，即如衛生之良窳，工作之勤惰，成績之優劣，固然依照規定手續實地檢查而後知，而我們要維持人法和駝獸的持續運輸力量，使一切器材都能充分發揮其效用，尤非在每次使用時，加以嚴格檢查不可，即如普通男人可以運貨多少，能行多遠，牛馬載重若干，工作時間若干，我們平時都要有適當的規定，規定之後，在每天站人站前後，都要切實檢查，看載貨是否過重，工作時間是否過長，如果超過規定時間，和重量，則負責人員，必要受嚴格處罰，這一點。能確實作到，然後人獸不致因過度勞苦而致病，器材不致因過度使用而損壞，關於這一點，本席是前在南京，及近年在重慶，對於一般交通人員，和憲警，不知道下過多少次手令，但是大家因循敷衍，知而不改，我們中國人最可痛心的一個缺點，就是腦筋麻木不仁，對於上級的命令，不當一回事，要知道我們無論辦什麼事情，一定要從最小地方着手，天下事往往因而忽略了最細微的地方，而終與發生無可挽救的毛病，我們今天要使驛運制，真正成功，必須樹立督察制度，而督察的對象，即以檢查重量爲先，至於督察人員，既須能力精幹，復須品德優良，所以待遇不妨加高一點。

驛運制實施的目的，不外發展軍運，和民運，而無論軍運民運，皆應以糧食（食）及被服（衣）爲其主要的對象，因此我們必須使各級幹部，都知道運輸的目的，和對象，以及載重緩急先後本末之所在，而不致捨本逐末，輕重倒置，我們要使各級幹部，大都有這種判斷的眼

光，和能力，人人都能真正盡到運輸的責任，則又非注意幹部的訓練不可，而且上面已經提到，一般督察人員，要知道如何管理人仗，愛護牛馬，節用器材，規定運貨的重量，和時間，當然更需要各種特殊知識的灌注，和訓練，所以本席認為驛運的實施，不是急急可以速成的，目前首要的問題，還不在於如何設驛站，定距離，而是要使黨理這件事的都有適當而勝任的人員，所以亟待解決人的問題，因此各級黨政機關，要一致聯合着手籌備，進行，訓練其他一切宣傳組織，皆可在訓練期間同時進行，不可徒務表面，鋪張形勢，我們中國一般機關，辦事往往先定組織規章，要求經費，而於人的問題，反不注意，以為只要有了組織規章，與經費，無論什麼人，皆可以充數，殊不知我們一切事業有始無終的原因，就是在此，從今以後，大家要改變這個心理和習慣，無論什麼事業，只要我們組織健全，訓練有效，幹部得人，即令只有很少的人力經費，亦必可以一天一天的進步，發展，反之如果缺乏訓練，沒有幹部，那無論經費如何充足，人員如何衆多，結果也只是一天一天的鬆懈，而歸於失敗。

總之我們要實行驛站運輸制度，就是要補救我們中國的貧苦，我們的國家，是貧苦的國家，我們缺乏新式的交通工具，我們要發展交通，便利運輸就只有推行驛運制度，來發揮我國固有的人力和獸力，纔能達到我們的目的，所以驛運制的實施，就是我們交通界目前最本而迫切的工作，必須這個制度能順利推動，然後纔能促進抗戰的勝利，和建國的成功，因此大家不要把這件重要的工作，當作普通的政治工作，或普通的公營事業看甚或以為運輸速度紆緩，難期宏效，而根本不加重視那就完全錯誤了，須知這件事，只要大家腳踏實地，努力推行，則以中國人口之多，物力之厚，物物可以利用，人人可以效力，只有我們自強不息，力行不輟，則大家認為最紆緩的辦法，就可以變為最敏捷的辦法，大家認為很低微的效率，就可以發生最偉大的功能，所以大家務要不辭煩瑣，任勞任怨，督率部屬，領導民衆，來重奠中國交通運輸事業的基礎，達到我們抗戰建國的目的。

交通論壇

論郵政儲匯管轄

我國近來，關於郵政儲金，匯業管轄之誰屬，發生爭執。大約郵政方面指摘郵政儲金匯業局，經營業務不當，機構駢枝，應予裁撤，改由郵政與其他事業，一律管轄辦理。至於儲匯局則以郵政儲匯與其他郵政事業劃分，歸由該局管轄辦理，亦已有年，成績彰著，事實具在，拒絕改歸郵政管轄。（最近桂林成立郵政儲金匯業分局，其經理同時為廣西郵政管理局財務幫辦，論者謂此為郵政儲匯改歸郵政自行管轄辦理之先聲，實則事未盡然。蓋如上述，不過試辦，初非最後決定。且儲匯分局經理兼為郵政管理局財務幫辦，雖對管理局局長，名義上似居於附從地位，且呈儲匯局公文，亦須由管理局經理，但實際上財務幫辦，關於儲匯事務，係代理管理局局長執行職務，管理局局長過問機會稀少，則管理局局長之能符制儲匯分局長，為力甚微，以是知儲匯局關於儲匯管轄之權，仍為完整無缺。

郵政儲匯關係一國國民經濟，以及金融，影響甚大。尤以我國自郵政儲匯局發售節約建國儲蓄券，並大量收匯華僑內匯款項以還，該局地位，益見重要，改組更張，所宜慎重。攷之各國，郵政儲金之單獨設立管轄機關辦理者，不一其例，如英法等是。甚者乃至將郵政儲金劃歸純粹郵政以外機關管轄，如蘇聯等是。蓋郵政儲金，自經濟立場言之，可自有其系統，其對郵政關係，乃借其機關普遍，以及其他優點，以遂行促進國民儲蓄任務，如郵政代理金庫，代售公債等，皆另有其管轄機關存在，初非郵政，儲金似之。儲金通常由銀行性質機關辦理，借助郵政所辦事務，多限於窗口儲款存提等項，所有計劃重大事務，尤其運用資金，郵政局所，不得過問，故以有單獨管轄機關為宜。

晚近各國郵政儲金事業發達，儲蓄總額，動輒數萬萬，乃至數十萬萬，範圍之大，達到設立單獨機關管轄程度。益以簡易保險等，多由郵政儲金兼辦。郵政劃撥近今各國亦有由儲金同一管轄機關管轄辦理，但以與郵政儲金管轄分離，另設機關管轄，亦非無之，更可證明郵政儲金亦有予以單獨設立管轄機關之必要。

郵政匯兌與郵政儲金異其情形，其中主要之點，為匯業較少資金運用可言，故郵政匯兌，各國多由郵政機關自行管轄辦理。然亦非無單獨設立機關管轄者，如日本從前之郵政匯兌局，可為其例。

總括郵政儲金等事業之多與郵政其他事業劃分管轄，其理由為（一），郵政儲金等事性，多與郵政其他事業有殊，（二）郵政儲金等事業，範圍廣大，與郵政其他事業，劃分管轄，辦理較易，（三），郵政儲金等，與其他郵政事業，辦理技術，彼此多異。

我國郵政辦理儲金，始於民八。與郵政其他事業，同歸郵政總局管轄。民國十九年，成立郵政儲金，滙業總局，是為郵政儲滙與其他郵政事業劃分管轄之始。迨民國二十四年，郵政儲金滙業總局。改稱郵政儲金滙業局，其局長以郵政總局副局長任之，初意在收回郵政儲滙管轄權，

再與郵政其他事業管轄權，合而為一，以專事權。結果該次改革，郵政儲滙局內部組織，仍與郵政總局內部組織分開，各處郵政儲金滙業分局，復直接歸由儲滙局管轄。郵滙局以謀運用便利，不無與該局組織法所賦與權限，有所出入，以致郵政統一管轄專權企圖，頓成泡影，斯即為近來郵政方面再度策動裁併郵政儲滙管轄機關所由。

吾人主張郵政儲滙管轄機關經營事業不當，或有違法之處，儘可予以糾正懲治，但未宜將郵政儲金本所應有之單獨管轄制度，亦一概付之撤消。蓋郵政儲金之應單獨管轄，其理已如上述。或謂我國郵政對於儲金，關係特殊，未可與各國同論，良以我國郵政儲金，以郵政財產，理危操操儲金管轄之權。但須知郵政儲金運用資金，嚴經規定限制，如能遵守不渝，決無危及郵政財產之虞。又或謂郵政儲滙局買賣外匯，投資其他各項國際證券，外行資金逃避，操縱淪陷區域匯兌，以及其他等等不一。夫凡若此，果屬真確，且非具有特別理由，皆即所謂經營不當，或違法行為，自應由儲滙局負責。第仍不應執以為裁併儲滙局口實。即儲滙局關係制度，經營不當或違法行為，則為事務執行問題，不應責及幹，傷害根本。最後或又謂我國郵政儲金，從前本歸郵政管轄，今何為不可恢復舊觀。

又謂我國郵儲事業範圍仍屬不廣，郵儲技術，郵政本身亦優擅之。對此吾人以爲郵政儲金從前本與其他郵政事業，共同管轄，但入後何以竟行劃分，其故可思。郵政儲金事業範圍，現仍未廣，而應求其拓充，所忌從而束縛縮小規模。云辦理郵儲，郵政本身亦優擅其技術則應思動議裁併儲匯局者，主張將郵儲資金撥國家銀行運用，此不無嫁責他人，而自身坐享其利之嫌，精諳銀行事業經營方法者，似無需此。又慮思儲匯局近年所達儲匯成績，使郵政自行運用技術，能否達之，亦屬問題，故宜加省。

至於郵政儲匯分局，如現行辦法，凡設立該局，均爲有辦理郵政儲金之郵政管理局，並郵政支局所在，且或使該局設立，除辦理儲金存提事務以外，並無其他特殊事務，誠屬駢枝。但吾人孰知儲匯分局自來並辦理放款等事宜，而嗣後儲匯分局可將各該地之郵政管理局辦理全體屬局儲金登記事務，接收辦理，以減少各該郵政管理局辦理儲金事務之煩，並樹立將來適應我國幅員分區設立郵儲管理，兼普通施行通儲之機構始基，如此組織，設立儲匯分局，正屬合理，無待裁併。

郵政匯業吾人主張以之交還郵政自行管轄辦理，以裕郵方收入，而符各國通例。

此外吾人主張四事：

一、郵政儲匯局所有經營，宜注重純正郵儲性質事業。蓋郵政儲金之所以異於一般儲蓄機關並其他銀行所營者，即以其功用，爲能利用郵政之長，而補助其他金融機關之不逮，使非注重純正郵政儲金性質業務，則無以達此目的，而起排他作用，陷入營業競爭漩渦。我國郵政儲金，現頗有此趨勢，爲宜加戒。

二、郵政方面宜力助郵政儲金業務之推進。蓋郵政儲金事業使非郵政方面協力推進，將終無以達於發達之域。我國郵政，對於儲金，未能免此情弊。例如我國郵政局所，多難勝開辦儲金之任，尤其是鄉村郵政機構，能勝任辦理郵政儲金者絕少，型成郵政儲金普及原則上一大缺點，所宜力改。此外如郵政局所辦理儲金人員熱忱有待增進，始克完成郵政對儲金所負任務。（據聞廣東湖南等省郵政，辦理儲匯，較爲得力似宜取法。）

三、郵政儲金宜適宜規定郵政代辦儲金報酬。蓋郵政對於郵政儲匯局表示不滿，多由報酬問題而起。吾人居常聞郵政方面人員譚及郵政，郵儲關係，輒謂儲金藉郵政努力，以能坐享其成。使非郵政爲力，儲金所有贏利，或不加敷支出，意即指及報酬問題。查考從前儲金規定，每年

以盈餘百分七十五，撥歸郵政，實即歸期代辦儲金報酬。惟此百分七十五盈餘，實際數目，逐年多寡不定，多者固可酬償郵政代辦儲金之勞，或且有餘，但少者不免不足抵償郵政代辦所糜費用。斯其所以致郵政方面非議。最近儲金允郵政方面以每年四百四十萬元代辦儲金報酬，制近包辦，則頗嫌數過鉅。據聞最近郵政某當局訊問主張收回儲金管轄權者，以郵政自行管轄辦理儲金，每年能否盈餘四百四十萬元之數，被訊者無詞以對，足證最近儲金所允郵政方面代辦報酬，已有過高之嫌，弊之所至，儲金方面，以欲保持自行管轄，或更須多方設法，求其增加收入，以資支付此數，致儲金經營，益有超出正常軌道可能，為非事理之當。故吾人主張儲金報酬郵政代辦，必須適宜酌定數字，不可過高過低，俾免郵政或害儲金，其數似可調查各國儲金報酬郵政代辦儲金定之。

四、郵政儲金辦理事務，應力求節減糜費。蓋郵政辦

理事務，較尚儉素，儲金或未能如之。近者郵政指斥儲金，謂其人員薪津，部份按照港幣發給，與郵政人員有殊。又謂儲匯分局建築華麗，經理人員薪津優厚，上年六千餘百萬元儲金，儲匯局及其分局開支竟達九百餘萬元。其數是否確實，尙待調查且郵政亦未能達合理節約地位，其較大局屋，亦非無過奢皇美麗之觀者。但大體論之，儲金機關，與郵政局所，豐吝異觀，頗屬事實，招致不平，激起反對，造成兩方面相持狀態，儲金方面對此，為不可不有以塞謗。

總之郵政與儲金雙方，關於儲匯管轄，須從根本制度着想，以專業實際利益為歸，萬不可背此以行。否則，意見從事，長此不息，固非儲匯之福，抑亦豈郵政之幸。所願司其事者，審慎以將，底儲匯管轄辦理於合理正常之域，而毋如現今之趨歸未當也。

世界最高和最低的郵局在那裏

郵局在世界上的位置，最高當以天空為限，最低當以海底為限，現在最高的郵局，為印度郵政和電報部所有，其一在西藏相近的法利容 Pharijong 距海面約一五、三〇〇呎高，其次在耶安芝 Gyantse 約一三〇、一三〇呎高，再其次在耶耶 Yatum 約高一〇、〇〇〇呎，世界最低的郵局在巴哈馬斯 Bahamas 海底，該局在去年五間開幕。

論 著

交通員工之修養

莊智煥

一 交通事業的特性

「我們交通員工應如何修養呢？」在未談及此問題之前，先應明瞭交通事業的特性。

(一) 政治性——凡政令傳達，政意溝通，邊疆開發以及運輸通訊等，都不能離開交通，交通成爲施政的必要工具，故交通事業有政治性。

(二) 社會性——溝通文化，調劑供求，傳遞消息，便利行旅，又與社會進化，民衆福利，息息攸關，故交通事業又有社會性。

(三) 軍事性——輸送軍隊，運輸軍器，補充給養，頒送命令，傳遞諜報，也無不需要交通工具，並且軍事的勝利，往往以交通便利與否爲轉移，所以交通事業又有軍事性——第一次歐洲大戰後，聯軍勝德，福煦將軍對向他

慶賀的人說：「我不過擔任了一個調度站長而已」此足爲對交通事業軍事性作進一層瞭解之解釋。

(四) 職業性——法諺有謂：「職業都是高貴的」，在交通事業任職尤爲高貴，第一是安定，從事交通事業的，往往被人目爲「鐵飯碗」，「橡皮飯碗」，使人羨慕，這可證明交通職業的安定。第二富有興趣：交通網遍佈全國，使從業交通的得許多的便利；交通事業的方式，及各種器材，日新月異，可使從業員增加智識及研究的興趣。第三有發展，交通事業日趨發達，故從事員亦日有發展的希望，——以故交通職業實是一種極高貴可以豪自的職業。

二 交通員工的職責

根據交通事業的特性，每個交通員應有他的職責的自覺。分別的說：

(一) 使整個的交通事業發展進步——在軍事上戰略比戰術重要，這是一般軍事家所同稱的。在我國這次抗戰中更得證明，(如台兒莊大勝，湘北大捷，及隨縣會戰勝利，都是戰略的勝利) 因為戰術是局部的技術的，戰略是整個的，策略的。戰略可以補戰術的不足。交通事業也是如此，局部的技術進步，固可以推進整個事業的發展，但不講求整個事業的發展，而僅求局部的技術進步，成績甚微少。唯有整個的事業發展進步，才可補局部發展的不足，才能共同進步。所以每一個交通員工，應注意於全局，不可拘拘於局部的得失利害。

(二) 使各交通部門配合聯繫——過去我國交通事業的各部門：路，電，郵，航，似乎各自獨立，只顧局部的發展，而忽略了橫的連繫。記得幾年前，有某鐵路局長因路線過長，行車電話不便，相成立一路局長專用的無線電話網，來徵求我的意見，我當即勸其不要裝設專用無線電台。又如當年計劃郵電合併設局收發，遽遭郵局方面多方反對。這可證用交通界忽略橫的連繫。(現在許多行政機關，也都各自成立無線電網，現在據調查全國竟有二十多個無線電網之多，真是笑話！這不獨妨害交通事業之統一性，且各自成立，人員機器均難調整，殊不經濟；而設備

不良的電台，徒然增加干擾，使通訊困難，效率弱減) 須知各部門的事業，都有相互關係的，聯繫則能互助相成，否則必致互礙，所以互助合作，才能發揮交通的偉大力量，收得交通的偉大效果。

三 本職崗位上應有的努力

至於在本職崗位上應有的努力，我以為有三個原則，要發揮三種精神：

(一) 負責的精神——凡作一業，必須有鐵的肩膀，負責硬幹，不畏任何困難。我們傳統的習慣，以能卸責為能事，衙門中的「能員」，即以能將責任推卸諸於上司或下屬為「能」，故公文用辭，最要籠統而圓滑，其作用就在使於推卸責任。實則這種不負責的劣性，是最須剷除的，因為大家不肯負責，則責任交給誰呢？事情如何辦得通呢？政府又何貴乎設員任事呢？在現代政治範疇來說，這種不負責任是落伍的。行政上已經不可，事業機關更應革除。然而在交通界各部門事業中，若留心細察，也往往發見有這種「衙門老爺」的氣度，例如不少的郵電局中，許多的從業員在作業的時候「衙門老爺」一樣在櫃台後儘管大談其天，而對於往發郵電的人，却似理不理，儘管你忙

得要命，也要等他高興，才慢慢地招呼你。又如汽車司機，很多因為入「息」豐裕，沿途浪嫖浪賭，汽車壞了，却不負責，甚至因精神疲竭，機件失修，弄出翻車的慘劇！再又如某次本人乘車經某渡口，時因渡船不敷，汽車過多，當晚不能渡江，同車有一孕婦，在渡口民房小產後，翌晨請站長在票上簽字准予休息一二日再行，因為站長不肯負責，竟不能冒險繼續前進，（我想那個婦人不死也會病倒）這也是病在站長不肯負責任，交通事業是國家社會的，交通從業員是應該為社會服務的，必須大家有負責的精神，才能够求事業的發展及社會的福利，所以我們應該培養各級員工的負責服務的精神。

（二）自尊的精神——古語有說：「人能自重，而後人重之」，所以要有自尊的精神，如何才能自尊呢？在我國講氣節，在外國講人格，講氣節人格，才能自尊。記得本人在旅行歐洲的時候，有幾件印象很深，不能忘懷的事情，譬如英國車站的脚夫們，當你給了他力錢時，他連看都不看，祇說聲：「謝謝你」，就走，這就是他們的自尊心表現。又有一次我和友人到布達佩斯（匈牙利京都）在公園內迷失方向，一位年老的窮園丁，指引我們，當我們給他錢時，他堅不受，員說：「我是園丁不應要人家的錢

」。這種固窮不苟的自尊心，其令人佩服！因為貪最容易影響自尊心輕視，所以自尊精神的養成，應先戒貪。自尊以外，尚應尊重他人，尊重他人，人才尊重自己，這是相互的，所以我們要發揮自尊的精神，及尊重他人的精神。

（三）學習的精神——時代是不住前進的，社會上的事物，日新月異，因之，人也要跟着時代前進，才不致於落伍，為時代所淘汰，所以不甘落伍的人，時常要有學習的精神。第一是對本職業的學習，可以增加自己的學識能力，並可推進事業。第二是對一般常識的充實，無論政治經濟社會，法律等屬於社會科學或自然科學的，均須具有常識，在這時候尤其對於軍事常識，不能欠缺。因為在抗戰時期，軍事與交通，關係殷切，不能分離。——抗戰期中軍事當局深恐交通員工對軍運辦理欠妥，另組並行的軍運機構，來補助原有的交通行政，這本來不經濟，而且往往不能相成，反而相害的。固然，這是因為軍事當局對於交通員工不放心，可是交通負責人員誰敢說一聲「我能完全負責軍運」呢？假如交通界人員均有軍事常識，則經辦其業務外，自可同時辦理軍事運輸，最多祇要軍事機關派一員聯絡參謀就夠了，我們除了本業的學識外，何以

還要具備一般的常識，我還可藉一譬喻來證明，一個精能的參謀長，一定要有充分的常識，例如調動若干部隊前進時，決不是單純的下一道命令就可了事，一定先要考慮到入馬數量，運送路線，糧械的消耗與補充，情報的溝通等等，甚至對於天時地利，對於進退有影響的一切問題，都要顧到，這就非有各種的常識不可，一個精幹的交通員工，要推進黨業，也要如此。

四 其他應注意的事

此外，還有幾事和修養有關的，在此，附帶說一說：

第一是「苦悶感覺」的問題，若果問：「現在大家是否苦悶的感覺呢？我相信大多數人是有的。苦悶的原因，由於不滿：對政治不滿，對工作不滿，對環境不滿，不但交通界中人是如此，可說其他各部門員工甚或全國許多人也莫不如此，不滿本來是好的，因有不滿，而後才求改進，才有進步，不過因不滿而生苦悶，則也是弱者的行為。況且我們若加以檢討，就知道這種由不滿而造成的苦悶，則也不一定純由客觀的事實，而往往是自己使然。如以對政治不滿來說：什麼是政治，總理已告訴我們：「政治是衆人的事，治是管理，管理衆人的事，就是政治」。我

們既是衆人之一，且是現在政治機構中的一員，對政治不滿，先應撫心自問：為什麼政治演成如此不能滿意的程度？我們自己該不該負些責任？」「為什麼政治演成如此不能滿意程度？」「我們自己要不要負些責任？」再就對環境不滿來說，佛家有說：「境由心造」，這即是說：許多自己認為不滿的，並非真正客觀的事實，而係一己的幻覺，在實際生活上，這種現象所在多有，所以對環境不滿，也往往是自己心理所造成，不一定是環境本身的不良，若更就對工作不滿來說，本來人總是希望自己的地位權力能得更高一些的。同時，還會因自己的地位不如他人，認為長官不賞識自己的才能，而生着待遇不平之感。其實這真相是如何呢？每個人的成功，都是空間，時間與其才識經驗的配合。自己地位不如人，大多數由於自己的才識經驗與空間時間配合的不巧，換句話說，便是機會不巧的關係。或者自己才能不足不能抓住機會使機會錯過的原故。同時有許多求高的心過急，不免見異思遷，常常離開原有的職位另謀其他的職位，有時固可提高其地位，有時適得其反，俗諺所謂「此山望見那山高，到了那山又望此山高」，在人生的道路上，如此跑來跑去，往往反失了好的機會。其實世界上那有絕對的真善美。比如我說現在坐的

姿勢最好，可是長是這樣坐下去，任何人會感到乏味，不合適。又如牆壁的颜色，綠的悅目，可是如果你住宅的每間房間牆壁都是綠色，你也一定感到單調，不順眼。推論起來，在物理學上，我們宇宙間是沒有絕對的東西。依照相對論來說，同一件東西，在兩人看來，或一個人在兩個時間看來，就根本不同。對工作也是如此，普通所謂不滿，不過一吃那行，怨那行而已。所以我們對政治，對工作，對環境不滿都不要緊，總要有不滿的感覺即拿出奮鬥的精神去設法改進，不要徒然苦悶。

其次是人生的責任。人生的責任是多方面的，上面所說的在本職崗位上的職責，僅不過是人生的責任裏的一部份。除開本職崗位所應盡的職責之外，對國家，對社會，對家庭，還有其應盡的責任。例如當兵，納稅，禦侮，救亡，這是對國家盡其為國民的責任；興學，卹貧，救災扶弱，這是對社會的責任；孝親，敬長，愛弟，教子，這是對家庭的責任。宇宙是永遠進化的，在宇宙進化的過程中，人的一切本是短得渺小又渺小。不過我們既有此生，就是宇宙進化中的一環，就該負一環的責任，不要虛度這一生。

此外，更應注意羣的利益。現在是羣的時代，羣的利

益超過個體的利益，所以我們不應僅僅注重個體的利益而忽略了羣，尤不應為謀個體的利益而使羣的利益受危害。羣的力量很大，團結之可以產生極偉大的力量，這是總理所曾說過的。現在我再以一事證明，例如基督教，當年耶穌不過是一個木匠的兒子，他的門徒也都是漁夫，牧者，農人等一羣無權位資財的人，其力量當然甚微，可是歷受猶太教會及羅馬暴君的摧殘，反形成一個大教，現在雖分幾派而教會普及全球，這就固然由其教義的宣傳，吸收到衆多的教徒，但是教區制度的創立運用使這衆多教徒的力量——人力財力，集結推廣起來，所以能够有今日這樣的擴大，這就是羣的力量尤其是統制經濟力量的偉大的證明耶穌教會能够利用宗教及經濟集合的力量，故有這樣的效果，再以現在各國採取統制政策來說，也就是在經濟方面利用羣的力量。總理說：「我們中國人太自由了，因為太自由，不能團結，所以人口雖多，也不過是一盤散沙。」以此便缺乏羣的力量，同時因為太自由，形成無限制的自由，便沒有紀律，譬如新生活運動推行了多年，新生活的規則中定有「走路靠左」的，可是大街上走路的人是否一一依照呢？又如在會場或公共處所，說話該要低聲的，可是許多人都任意高談快論，你若請他們說話低一些

，他們必會答你：「你可管不着」諸如此類，便是由於太自由，太放任之故，因此便不易組織起來。過去敵代表松岡洋右在國聯會議中，罵我們是「無組織的國家」，固然可惡，但我們反躬自問，也應愧慚。我們因為無組織，沒有羣的力量，故對外往往失敗，第一次中日甲午戰爭，就因為當時全國各方面意見不統一，吃大敗仗，所以戰後有人批評，當時不會以日本一國打李鴻章一人，這如何不敗呢？書經上而載有武王伐紂，「紂有臣億萬為億萬心，周有臣八千為一心」武王能團結諸臣的力量，遂能以八千戰勝紂之億萬，這次抗戰，幸而萬眾一心，同仇敵愾，故能

堅持到三年多，但不幸，還有喪心病狂只顧個人利益出賣國家民族的漢奸，使抗戰受着不少的影響，我們明白羣的力量，今後就應加緊團結，不可只顧個體的利益，而忽略了羣，更不應為謀個體的利益而危害到羣。

總之，我們的論在本職的崗位上，或在國家，社會，家庭的立場，均應注意修養。若問如何才能達到目的，則應多聽多看，多用腦子思考，不斷努力改進，自可求得進步，人人如此，則無論個人的事業，全體的事業，甚至全社會國家，亦必能够與日發展，而得到我們所常求的幸福，交通員工因其使命的重要，更當注意修養。

要有非常的德性與精神，才能：

完成非常的任務！

建立非常的工業！

平時與戰時之水運政策

王 洗

水運在交通方面是一種最經濟的運輸，他與政治，經濟，文化，國防都有很密切的關係，其於海岸綫極長，內河航路極多的國家，以及有海外殖民地的國家，對於水運，尤應特別重視。關於水運政策，無論中外各國，最早都是消極的排外主義，以後漸變而為積極的平等主義。消極的排外主義，盛行於十六世紀至十九世紀，所表現的政策，就是禁止外國船到本國來航行；同時或用很高的關稅壘來排斥外國船舶，到了二十世紀以後，各國都以平等相標榜，所謂國際互惠，水運之平等主義亦其一端。茲將水運政策分為平時，戰時，與我國抗戰以後的特殊現狀略論如下：

(一) 平時水運政策

在平時，各國的水運政策可以分為兩種：一種是間接的保護政策，一種是直接的保護政策，間接的保護政策有五種：

第一：沿岸貿易的限制。所謂沿岸貿易，就是本國港口之間的運輸，譬如從上海到天津，天津到上海的往來運

輸。世界各國對於這種沿岸貿易向來加以限制，只許本國的船舶能夠航行，還有幾個國家，把本國港口與殖民地港口間的往來運輸也視為沿岸貿易，不許外國船行走，那更廣義的解釋了。中國則不然，對於沿岸貿易並無限制，這是因為不平等條約的關係。

第二：資金的協助。即是政府拿錢出來幫助航商，如政府投資給航商，如政府借大批的資金給航商，還有一種方法就是保息，政府担保他的利息，這都是政府對於資金方面的協助。

第三：租稅的免除與租稅的差別。有許多國家對於航商有幾種稅可以免除，如所得稅營業稅，或造船材料的進口稅。但有許多國家並不免除，只給他一種差別待遇，就是比外商所繳的稅為減低，這也是政府給予本國航商的利益。

第四：運價的減低。有的國家規定凡輸出輸入的貨物，如由本國船裝載者，其所經之鐵路特予該項貨物以低廉之運價，這樣可以鼓勵一切的貨物用本國船來運輸。

第五：其他的如碇泊費，碼頭捐，領港費，及運河通

行費，政府也有對於本國船予以免除或減低的規定。

以上五種都是政府間接保護本國船商的政策。至於直接保護政策，就是直接用經濟力量來保護他，最重要的也有五項。

第一：造船獎勵金。政府對於航商製造新船的時候，特予以獎勵金，支付的方法，一種是以噸位為標準，每噸給多少獎勵金還有一種是以機器為標準，看機器馬力的多少，或機器的重量多少給予獎勵金，各國情形雖然不同，但對於造船廠則多限於本國廠家，蓋兼有獎勵本國造船事業的意義。

第二：航海獎勵金。這在各國實行最為普遍，一是用之於定期的航路，一是用之於與殖民地聯絡的航路，因為一個國家有殖民地海外，他們政治上的聯絡，經濟上的聯絡等等，都要靠輪船來維持，假使本國沒有輪船，便會有鞭長莫及之感。所以有許多國家就鼓勵民營公司來開闢定期航路或長期維持此項定期航路，政府鼓勵的方法，是由政府給他們獎勵金。這種獎勵金，核給的方法，一種是以航海的里程乘載重噸數的積數為標準，一種是對於某公司每年獎勵他多少，這種航海獎勵金對於本國的內河航行是沒有的。

第三：郵政補助金。郵政最重要的就是迅速穩妥，關於走水路的郵件，最好能辦定期郵船，但是由政府自辦，困難很多，所以多把這件事委託民營航業公司辦理，與訂合同給以郵政補助金，以彌補他的損失。

第四：海軍補助金商船在戰時可以作運輸軍隊軍品之用，而且可以改造為裝甲的巡洋艦，政府如為擴充海軍的實力，在平時對於商船，就給他一種海軍補助金，英國就是採用這個辦法，但海軍補助金，不是任何商船都可以得的，此項商船設計時的圖樣，須先經海軍部核准，鋼版的厚度，艦面預留裝置武器的地位，都有規定的。

第五：造船貸款。政府為獎勵新船的產量，特撥出一筆鉅款貸給航商，製造新船，前說的造船獎勵金，是給予後，就不收回，造船貸款，是政府借給航商的資金，若干年後，仍須還給政府，不過利息很小，償還的時間也很長，美國就是採用這個方法，而沒有造船獎勵金的。這個政策，在政府方面不過預先撥出一筆款子，繼續不斷的運用，其基金仍是保持的，在航商方面，却得到巨款的幫助，可以大量的製造新船，這是非常好的一個政策。

關於直接保護政策，最要的是上述的五項，各國因為環境和需要的不同，有的各種政策都採用，有的只採用一

部份。

(二) 戰時水運政策

現在再說戰時的水運政策。戰時水運政策，最重要的有四種，差不多各國都一致施行的，不過採取的寬嚴稍有不同而已。

第一：船舶處分的限制。戰時本國的船舶，不許賣與外人，租與外國人，抵押給外國人，當然更不許賣與敵國，租與敵國，抵押與敵國。什麼道理呢？因為戰時運輸工具特別需要得多，現存的船隻惟恐不夠，怎樣還能有餘以租讓給別國，如果再租讓給敵人，那更是太阿倒持授人以柄了。上次歐戰和這一次歐戰發生，各國政府就馬上頒佈一個法令，不許本國船舶移轉租讓與外國，就是這個道理。

第二：船舶與造船廠的徵用。戰時政府為輸送大量軍險軍品，需要商船甚多，故政府有隨時徵用之權，俾赴事機，造船廠也是如此，因為民間的造船廠，平時可以按照平時狀態造船，但戰時因為需要得多，必須加緊造船，故政府對於造船廠，也有由政府徵用管理之權。

第三：輪船運價的統制。戰時的運輸，當然是非常繁

忙的，不獨軍運繁，民運也很繁，若是運價沒有統制，航業公司遇到這樣一個發財的機會，一定是會把運價抬高，所以各國在戰時，由交通當局把全國的水運運價，以及對海外的運價都加以統制，統制運價的方法，就是定一個最高的標準，不准超過。（在平時還要定一個最低的標準，用意是為保護資本小的航商，不致為大航商跌價所排斥）這在航業發達的國家，平時也統制的，不過在戰時更加統制得嚴。運價方面還包括租船費，也由政府定了一個標準，最高是多少，不能超過。

第四：航線的限制。戰時對於航線也要加以統制的，那幾條航線重要，就加船，不重要的就減少或停止航行，所以戰時政府對於任何航線均有調遣之權，這條線不准走，航商就不能派船走，這是使較重要的航線能夠維持下去。假使不用這個方法，航商一定會選擇與他有利的航線去走，戰時重要的航線，反不能維持了。

還有一個附帶的問題，就是海員問題，海員在戰時任務非常重要，所以許多國家一發生戰事，海員就不能自由了，不能隨便辭職請假，對於海員的管制也是與海軍相仿，不過海員的待遇，在戰時也加高了，如有傷亡，均有優厚的撫恤，有的國家海員的待遇幾與海軍相同。

(三) 抗戰後中國的水運政策

抗戰以來我國的水運政策如何？我們知道交通各部門如鐵路，公路，郵政，電信，航空等，都是事業機關，惟有航政是行政性質，所以交通部在抗戰以前，對於鐵路，公路，電信，郵政，航空等事業，都有成績可以表現，但是航政方面很難看出成績來，因為交通部所屬的各航政局本是行政機關，他所管的是些什麼事情哩？在平時就是船舶的登記，船舶的檢驗，船舶的丈量，海員的考核，海員的登記，航業的監督等，抗戰以後就不同了，因為我們的抗戰，由東南方面慢慢的移到內地來，在運輸方面，內河我們很可以利用，因為鐵路公路，抗戰前都是東南方面最發達，西南西北的建設較少，故抗戰以後，交通十分困難，可是水運是天然的路綫，而且西南方面有很多河道，是可以利用，故抗戰後的水運，與鐵路公路郵電是一樣的重要，除航政本身原有的職掌以外，還有很多新的事業可做，就是怎樣幫助軍事，怎樣發展內河的水運，怎樣幫助民衆的交通，我們應該把平時的航政機構適應戰時的措置。交通部從抗戰以後，就採取了這樣的政策，也可說是航政劃時代的階段。我現在把航政方面幾件重要的設施

略述如下：

第一：保存船舶。在抗戰前全國的輪船約有六十萬噸，而常川營運的只有五十萬噸，我國有很長的海岸線，很多的內河，可是船舶的噸數若與外國相比，簡直是不能比較（一九三八年報告英有一千七百六十萬噸，美有一千一百四十萬噸，日本有五百萬噸）這六十萬噸裏面有半數是海輪，半數是江輪及內河輪船，我們預料抗戰後，敵人一定會把我們的海岸封鎖，把我們的船舶拿去，所以在抗戰前的數日內，就發密電給各航商，叫他們把海輪趕快開進長江，不能進長江的，就到××或者其他港口停泊，故抗戰初期，我們的海輪一條也沒有被日本人拿去，但在抗戰以前半年，不幸有十餘艘海輪已租給日人，開戰後就無法收回了。我們對於駛進長江的海輪除撥作防禦工程外，盡量設法使其營運對於駛入口口和其他港口的海輪，因為我們沒有海軍可以保護他們航行，所以政府定了一個××××××××××辦法，一方面不致被敵俘獲，另一方面也可以救濟航商彌補他們的損失。這個政策與各國所採政策，雖然相反，可是沒有強大海軍的中國，不失為一個權宜應變的政策，至於在封鎖線內的江輪及內河輪船，則一概不准運送，因為這些船，我們都可以利用，作為軍民

(續前)

運輸之用，這次抗戰，航商所受的損失很大，他們貢獻給國家的資產也很大，如海州，甯波，溫州，福州，廣州等海口的封鎖線，和長江方面江陰，鎮江，馬槽，田家鎮，金口，藕池口的封鎖線，都是以海輪及江輪，作為工程材料，沉入海底和江中，截至二十八年六月的統計一共沉了XXX條船，共XXX噸，其他小輪船和帆船的數量還不在內，所以我們的海輪，現在可以說是大半犧牲了，可是優秀的江輪和大量的內河輪船，都還珍惜保存，扭負了軍民運輸和歷次的物資搶運。

第二：搶運物資。在上海，南京，武漢，廣州每次軍事轉進的時候，有輪船，都會擔負着搶運物資的重要任務。當京滬鐵路阻斷時，上海的物資，多用小輪船拖帶帆船，由日暉港取道運河至鎮江而內運。當南京撤退時，也會調集了全部的江輪，將各機關人員及公物載運至武漢，成績最好的，要算武漢撤退那一回，可以說大部物資都保存了。當時水運路線，一是運到宜昌，一是運到長沙，一是運到常德。漢口宜昌間，以前只有二等江輪行駛，一等江輪如招商局的江安，江華，江順，江新等，以前從沒有到過宜昌，這次為搶運物資，使招商局的二等江輪，都到宜昌了。當武漢吃緊時，有大批重要機器，要運宜昌，因

為江輪沒有起重機，故又利用僅存的XX艘海輪往返漢宜間，運輸數達XX噸，這XX艘海輪原擬徵在XX阻礙江道的，後經交通部向軍事當局力爭，另造了鋼骨水泥船四艘代替，纔把這XX艘海輪保留，否則，許多兵工器材，根本就無法運到宜昌，重慶更不用說了。海輪到達宜昌長沙，也是抗戰以前所沒有的事，武漢的小輪和長江下游撤退到武漢的小輪，有XX艘，在武漢會戰時，他們都在各線，尤其是漢口長沙線，漢口常德線，擔任了重要的運輸，在漢武轉進的時候，由漢口航政局會同軍機關，監視撤退到宜昌，長沙，常德，也沒有留一條在武漢，因為這小輪，是我們後方所必需的，全數撤退，不僅是不給敵人利用，而且預備作我們今後的使用，這意義是很重大的。武漢撤退以後，兩個星期中，宜昌又發發可危，那時存留在宜昌的軍品器材，總數在XX噸以上，而當時的宜渝間輪船運量，每月祇有六千噸左右，搶運却是個最困難的事情，後來由交通當局，想了個法子，把宜渝間的輪船縮短航行，改在宜昌秭歸，宜昌巴東，宜昌巫山，宜昌奉節間航行，最遠的僅到萬縣，這樣運出的數量，增加了幾倍，同時又在四川各縣，徵集了XXX條木船，到宜昌去搶運物資，這樣才把宜昌的物資，離開危

險的境地。所謂×××條木船，完全是漢口航政局担任徵集的，還有其他各機關及民間雇用的，尚不在內，一共總有××艘左右。運出宜昌的物資，至少在××噸以上。所以這次的搶運，同時充分的表現了木船的價值。

第三：統制水運。關於統制水運，是用兩個方式，一是聯合營業，一是監督運價。因為我國的航商，除了招商局和民生公司幾家外，大都資本甚小，許多航商，自己只有一二條船，交通部為集中運輸力量，就採取聯合營業政策，督促各地航商組織內河航業聯合辦事處，聯合辦事處下，來調度所有的輪船，供應軍民運輸。最著成效的是長江航業聯合辦事處，長沙內河航業聯合辦事處，西江戰時航業服務社等。至於監督運價，在抗戰以前，從沒有嚴加管制。嚴密的管制，是從二十七年十一月間，搶運宜昌物資時開始。那時宜昌到重慶，木船每噸的運價，從三十元漲到一百九十元，當時交通部看了情形不好，令飭漢口航政局統制運價，規定每噸為五十元，才把風潮壓平，現在四川各江的木船運價，都是由航政局規定最高標準，不得超過，去年又把輪船的運價同樣也予以規定了。

第四：發展內河水運。一是擴展內河航線。抗戰後開闢的內河輪船航線，有四川的合川南充線，湖南的桃源沅

陵辰縣線，衡陽祁陽線，最重要最繁榮的是從長沙經××××到宜昌的航線，他是目前溝通川湘水路交通的唯一動脈，××噸物資器材和大量的民衆，是靠這條輪轉的。關於能通木船行駛的水道，則充分利用如湘江，沅江，川江，嘉陵江，綦江，西江，桂江，柳江，鬱江，的木船運輸，都表現了空前繁盛。二是辦理水陸聯運，水陸聯運辦理最有成效的是漢口廣州線，漢口的物資可以用輪船運到漢口，由漢口再用火車運到廣州，聯運辦了以後，粵漢鐵路，可以多作軍運和物資進口的運輸了。現在的聯運更擴大到與公路聯運。

第五：創辦絞灘工程。這是抗戰以後的新建設，目前西南各省我們利用的水道，除湖南的水道比較平整以外，四川全省水道與湖南的沅江，灘險甚多，水流很急，尤以川江為最，如枯水時期的青灘，流速每小時達十三四海里，坡度為達四十五度，非馬力特大的輪船，不能過灘，馬力小的輪船，不但不能前進，還要倒退。至於木船過灘，必須集合灘民數十人拉棒，方能過灘，那些灘民，也靠拉棒船隻，維持生活。其他沒有灘民的灘險處所，就要等滿了三四條船，才集合這三四條船上的人，一條一條拉過灘，有時候過一灘要等上四五天，這種情形在嘉陵上中游很

多，如果不把這問題解決，那川江水運，始終有天然的障礙，嘉陵江沅江水船運輸的速度，始終不能加快。當武漢轉進的時候，大小輪船撤退到宜昌沙市的約有××艘，這些輪船都是航行長江中下游平水航路的，配置馬力，平常都不能上駛川江，如果沙宜有了問題，這些船就要全部犧牲。交通部為解決後方運輸的困難和保存這些輪船起見，令漢口航政局創辦川江絞灘工程，在險要的地方成立絞灘站，設置機器，用機器帶動絞盤鋼纜，拖拉輪船木船過灘，從二十七年十一月起在三個月成立了七處，工程最大的是青灘洩灘，完全用蒸汽機發動。洩灘的機器，是裝在蘆船上，並可往來移動，更為便利。因為有了絞灘設備，馬力小的輪船也可以航行川江了。大量的木船運輸，也可以增加速率，減少危險，同時還保存許多輪船，供我們後方使用。抗戰前川江的輪船，不過××餘艘，現在增加到×××艘了。原來絞灘工程，在技術上和運用上，有相當困難，又因灘民生計問題不易解決，創辦很為困難，抗戰前川江打灘委員會本想辦理，因為有上述的種種困難，數年沒有成功。交通部漢口航政局，用很少的錢，在很短期內完成此項工程，可說是一件偉大的成就。交通部自川江絞灘工程成功後又令漢口航政局辦理沅江，嘉陵江，絞灘工

程，現在川江有十六個站，沅江有五個站，嘉陵江有十四個站，都是免費替輪船木船施絞的。

第六：製造改良木船。抗戰以後，內河水運遞繁，木船的需要頗增，民間所造之船，尚不敷用，所以交通部在上年決定增造大量木船，又鑒於舊式木船，行駛緩慢，構造不良，另行設計新式改良木船圖樣。改良木船的特點有四：（一）船車為流線型，行動迅速。（二）船壳有龍骨、脊骨、縱樑、橫樑，結構堅固。（三）船內設有隔艙，可以防險。（四）船上甲板成慢坡式，貨艙有艙蓋，可以防水。交通部的政策，除了木船數量，應該增加外，質的方面，也應該加以改善，因為戰時的物質很寶貴，不幸出了事，便有雙重的損失，從去年六月起，到今年四月底止，四川方面，共造了×××艘，×××××噸分12 18 24 30 36 48 60噸七種。廣西方面共造了×××××艘，共××××噸，分2 5 10 30 50噸五種。計劃製造的艘數噸數都比上年為多。四川方面所造的木船，是政府貸款給航商，照交通部圖樣，由漢口航政局監造。用政府的力量計劃改良木船式樣，這還是第一次，用政府的力量，資助航商造船，這也是第一次。所以改良木船，在我國航政史上，是一件很重要的事。廣西方面造船事宜，是由交通部西江造船

處自造的。

現在敵人雖竭力用封鎖的方法，謀使我國經濟發生崩潰，然而我人用堅苦的方法，不折不撓的精神，將經濟落伍的西南，開發建設，使向建設新都市的前途孟晉。交通政策的運用，交通建設的努力，足以使後方軍民物資，疏運調劑，不盈不虛，前方軍需不缺，後方民心安定，與助

長長期抗戰的決心，完成抗戰建國的大業，關係匪細。水運政策雖為交通政策中一部份，然以船運量大費省，最為經濟，效率最宏，上述數端，不過粗舉一二，事關軍務者更未便言佈，區區之意，僅為注意交界者所欲知，敢述概要，尙希指正。幸

本刊特輯徵稿啓事

本刊自第七期起，至十二期止，擬分別以驛運、公路、鐵路、電訊、航運、郵政、為討論中心問題，分期刊載特輯文字，本刊讀者，暨海內宏達，於當前各項交通建設，如具卓見，即希撰著鴻文，惠寄本刊，以供當局採納為荷！

郵政人員的工作競賽與工作標準

龍達夫

我國近來盛倡工作競賽之說，大約不久總要見之實行，這是提高我國抗建時代各種工作效率之有效方法，尤其是國家機關以及其所有人員，都應該參加的。郵政方面自當開風興起，但是他的人員怎樣參加工作競賽，仍然是個問題。

各國的定項郵政人員，往往因為服務上之特殊需要，要按期受試分揀郵件，優者得獎，這就是一種工作競賽。此外各國的郵政劃撥局人員，每每舉行計算比較，比較誰算得快，誰錯少，這也是一種工作競賽。再此外，各國的郵政人員常常參加一般比賽，如信差參加腳踏車賽跑，以及郵政司機參加駛車比賽等，這雖然不能稱為純粹的工作競賽，要亦與工作競賽有關。總之郵政人員在現代原本是有所謂定種的工作競賽的，不過其施行不善。

我國郵政人員如施行工作競賽，最好先從個別競賽做起，因為集體的工作競賽，必須內部工作份子優強，而後競賽勝利可期。個別競賽實造成集體競賽內部工作份子優強基礎。再，我國郵政人員如果施行工作競賽，最好拿段落分明易于構成競賽對象，且切于急需的工作入手，就如

上面所述分揀郵件，以及計算比較，這都是工作段落分明易于構成競賽對象，且切于急需的工作，拿他作為工作競賽入手，很為適宜，以後再推廣到其他工作上面，如窗口事務等等，易于收效。

近今各國郵政極注重工作標準，這與工作競賽有什麼關係？這可說：郵政工作標準，與郵政工作競賽，相依為用，乃至可以說：郵政人員的工作標準須使其競賽化，轉而至于工作競賽標準化。

何謂工作標準？可說：一個熟練工作人員，在一定時間以內，以平均速度，辦理定項事務所達的一定工作數量，這就是所謂工作標準。

工作標準，其中所宜注意各點，是測定工作標準，必須拿工作熟練人員辦理事務為測定根據，至于非熟練人員，不得依以為測定標準。又所謂一定時間，即工作時間，設使有長有短，就難依以測定工作標準，必工作限定時間，而後依以測定標準，比較準確。所謂平均速度。所以用于工作進行太緩或太快，皆難依以測定工作標準。所謂測定項事務，這因為所辦事務，種類不相同，程工

以殊，也難以測定工作標準。所謂一定工作數量，這就是所測定的工作標準。

拿實例來說，日本郵政曾經委託倉敷勞働科學研究所

，就岡山郵局調查郵務工作，所得結果如下，頗可概一般郵政工作標準。

工 作 種 類	工 作 件 數	所需工作全時間(以秒計)	每件所需時間
(一) 取出直接向郵局投交郵件	一〇一件	八、三三四	八二・五
(二) 取出收集歸局之郵件	三三三四一件	三六、一五九	一一・一
(三) 加蓋郵戳	一二五三三件	一三、八二三	〇・四
(四) 向主管部分移交紅簽郵袋	五五二個	三、四六四	六・三
(五) 初 揀	六三七一〇件	六三、三二六	
(六) 初 揀	四四四五六件	四〇、二〇一	
(五)(六)兩項共計	一八〇一六六件	一〇八九一七	
(七) 投遞分揀	二八〇六五件	三二五一一	
(八) 投遞分揀	七、六一五件	九、五〇〇	
(七)(八)兩項共計	三五六七〇件	四二、〇七五	
(九) 分派投遞	四七、九六一件	五一、三四六	一一・二
(十) 分派投遞	四〇、九三七件	四二、四五三	
(九)(十)兩項共計	八八、八九八	九四、二九九	一一・一
(十一) 封發配置	三六、二七五件	三七九、五三七	一四・一
(十二) 收發掛號郵件	一一、二九九件	一八八、三三二	

(十三) 接收紅袋郵袋

六六三個

(十四) 郵件裝袋

七七八個

(十五) 移交郵袋

一〇三個

此外，各國郵政另有就用手戳加蓋郵件，以及分揀信件兩項，特別加以嚴密調查的，結果是一個熟練郵政人員，平均每一分鐘可以蓋訖信件六十一件，至加蓋一千件，則須費時間十六分鐘。又一個熟練郵政人員分揀信件，每分鐘平均可以揀訖二十三件，至揀訖一千件，則須費時間四十三分鐘，這就是一個熟練郵政人員用手戳加蓋信件並分揀信件的工作標準，其他以此類推。

大凡各國測定郵政人員工作標準，尤其注意工作時間配算。以及工作方法驗定這兩點。第一點。就如上面說過，現今各國熟練郵政人員每分鐘用手戳加蓋信件，平均可達六十一件，但是也有一個熟練郵政人員，在一分鐘以內，蓋訖信件一百二十八件，或一百三十件的，最多者乃至可蓋訖二百八十件，這與六十一件之數，相差甚遠，這其關鍵就在乎工作時間之如何配算。按照真正工作時間計算，一個熟練郵政人員，在一分鐘以內，不絕的用手戳加蓋信件，的確可以蓋訖一百二十八件，或一百三十件，再加工緊則可以蓋訖二百八十件，這是所謂理想工作標準。但是

一六、〇七六

二四、一

二九、七三三

三八、〇

一二、七四三

一三四、〇

一般所謂時間，不一定全是真正工作時間，就連非真正工作時間，也須歸入一般工作時間以內計算，則兩相平均，所有工作數量，自然減少，這所謂實際工作標準。同是一個熟練郵政人員，用手戳加蓋信件，工作數量可以差得很遠，憑此可以得到解釋。現今各國分判一般工作時間為（一）工作準備時間，（二）真正工作時間。工作準備時間，即非真正用以工作，其中復析為二：1. 真正準備時間，如準備工作器備所需之時間等是。2. 準備損失時間，如偶然發生事故，致阻準備進行所費之時間等是。再，真正工作時間，其中也有損失，如因工作錯誤，須加改正，其時所費時間，每每不少。

現今各國測定郵政人員工作標準，關於時間，大都名真正工作時間為正則時間，名準備時間，以及各項損失時間為附加時間，合稱為標準時間，凡遇郵局必須增加人員，所需人數多少，先按標準時間計算，再加以百分之五的額外附加時間，共同算定，以防郵局發生臨時事務或其事務特殊，較難于辦理，以致一時人手不敷，不能應付之

弊。

關於測定郵政人員工作標準，各國所注意的第二點，就是工作方法之驗定，這是因為工作方法之如何，很能够影響工作標準之如何測定。例如用手戳加蓋信件，每分鐘工作標準，為蓋訖信件六十一件，假如改用自動蓋戳機，則每分鐘可蓋訖信件三百三十六件，這其效率，比用手戳加蓋信件，增高五倍有半。

現今各國驗定郵政工作方法先決條件，大都注意于，(一)工作障礙之祛除，(二)工作器具；適宜配置陳設，(三)工作場所之適宜布置，(四)採用機械，再進而判別工作階段，以求其施工便利，而得到適當的工作方法。

各國郵政判定工作階段，大概先將全體郵政工作，分為若干部門，如窗口事務，封發事務之類。次將各該大部門，再分為較小部門，第三步，將各該較小部門，再分為加小部門，第四步，將各該加小部門，判分為工作階段，第五步，將各該工作階段，再分為較小階段。因為這樣分之又分，郵政工作的內容，完全顯露，過程逐一明白，何項工作手續應加改良，應改良之處何在，很容易尋覓出來，所以測定郵政工作標準，驗定郵政工作方法，判定工作

階段，實是一個重要步驟。

大體說起來，郵政工作效率之如何，大半關係于郵政人員的工作生理，心理的怎樣，就是郵政工作標準的怎樣測定，大半根據于郵政人員的工作生理心理的如何。而郵政人員工作生理心理，大半又與工作物的條件，並術的設施有關。因為郵政工作物的條件，與術的設施，如能適合人員工作生理，心理，則人員樂于工作，工作效率自增，否則，工作效率相反。上面所說工作器具之適宜配置陳設等，為郵政工作的物的條件，判別工作階段，為郵政工作術的設施，合之成為郵政的工作方法。

各國郵政測定工作標準，關於物的條件，其例如下。

加蓋郵戳工作標準比較表

加蓋郵戳用器種類	手 戳	自動蓋戳機
一分鐘蓋訖信件數目	一三五件	四八七件
一分鐘工作效率比較	一〇〇	三〇六
一分鐘間所需工作熱量比較	一〇三六	一〇三二
加蓋信件一百件所需熱量比較	四〇〇	一〇〇

(按表中所列蓋訖信件數目，係按理想工作標準計算) 善觀上表，加倍證明工作標準與工作物的條件的關係。

各國郵政測定工作標準，關於術的設施，其例如下：
德國現行加蓋郵戳動作程序

蓋戳動作	動作程序	附記
1. 妥當放置須蓋郵戳之信件	以左手執取相當數信件（四十五件以至五十件為度），放置蓋戳檯上（各國郵局多置有加蓋郵戳專用檯）。以右手執取戳。以左手大指食指，並中指逐一移引須蓋郵戳之信件於檯上一定蓋戳之處。	信件須放置于蓋戳檯之左側，靠近左手，於一定位置，順次安放。
2. 加蓋郵戳	同時右手以郵戳往印色盤蘸色，逐一蓋於信件之上。	
3. 移放蓋訖信件	以左手移放已經蓋訖之信件於檯上一定之處，通常每次放置須行蓋戳信件，以四十五件以至五十件為度，蓋訖移放，亦以此為衡，不得分作數次移放，以免煩鎖費時。	

蓋如上表所示，可以證明白各國對於郵政工作術的設施，用心真是無微不至，因為郵政工作，簡單機械，至如加蓋郵戳，差不多一般以為他的動作程度，實無注意必要。

，但其實不然。總之我們既然瞭解了何謂工作標準，一定會或想到這只是一種衡量工作數量的一般要求，但同時也就是提高工

作效率之有勁的方法。因為工作標準，他的提高工作效率，或者要比工作競賽，這裏有力，要如不信，我們試把這兩者功能，互相比較看看。

一、設定工作標準，要比施行工作競賽富有經常性。這是因為工作標準原本是為經常工作設定的，就是工作標準，其設定是對工作數量，不求其格外增高，而只是盼望所定數量之常能維持。至於工作競賽，無論如何，不能不謂其有若干過度緊張性，其弊在乎難以長此不變，工作效率，有時增加，有時低降，這與工作標準比較，或者其工作效率總積，還趕不上他。

二、設定工作標準，要比施行工作競賽富有普遍性。這是因為工作標準，是為定項工作一般人員設定的，就是熟練人員，固須副滿此種要求，就是非熟練人員，也須勉奮以赴。這對於人是具有普遍性的。尤其是定項工作，不能一部分設定工作標準，其他部分則否，是為工作標準，關於事情具有普遍性。至於工作競賽，或不能這樣普遍，或說工作競賽不斷普遍舉行，不分人員，不別事情，一律都得參加工作競賽，這其提高工作效率，一定可比工作標準來得高些。但須知不斷普遍舉行工作競賽，不分人員事情，都得參加競賽，這是想借工作競賽，來發動提高工作

效率之機，我國提倡工作競賽，原意當然在此，不過工作競賽本方，仍然不是工作標準，要其普遍，總尚有待乎推廣演進。

現在我們歸結到我國郵政人員工作競賽與工作標準的關係。我們不敢謂我國現時郵政人員的工作效率，全然低微，但其工作效率不一律，乃至於尚有提高餘地，這當是公允之論。因此注意我國郵政人員一般工作效率，實為當前急務。郵政人員工作效率，與郵政本身功能，關係極為密切，尤與郵政經濟息息相關，各國郵政對於人員工作效率，無不十分注意，原因就在乎此。我國提高郵政人員工作效率，可循途徑，分明有二，1 勵行工作競賽，2 注重工作標準。而我們以為提高我國郵政人員工作效率，最宜注意工作標準，這是因為工作標準可以樹立工作競賽始基，兼可保持工作競賽結果的緣故。

我們深知我國現時郵政人員工作，不是毫無標準，但設定得不够嚴密，所以我們敢主張重新設定工作標準。我們所謂郵政人員，須使其工作標準競賽化，這是說極度提高工作標準，以企達競賽時所表現工作效率之謂，所云工作競賽標準化這是說競賽時所能表現之工作效率，能保持為工作標準的意思。兩者相互為用，雖事情着重應有差別，彼此仍可相因的。因此我國郵政人員工作，既經嚴訂工作標準，同時或嗣後自宜益發勵行工作競賽。

調整全國無線電通訊網擬議

張煦

著者按：此稿係響應交通月刊第一卷第二號莊智煥文而作

整頓國內無線電通訊之擬議

我國國內無線電通訊事業，關係抗戰建國至深且鉅，惜乎現狀紊亂，未獲應得之效果，必須統一其機構，提高其效率，爰有整頓擬議，以供國人研討，所望政府當局，具最大決心，及早採納施行，則國家幸甚。

現有通訊概況

自短波無線電問世以來，通訊事業突飛猛進，其機件與程式，價廉簡單，製造與裝置，輕而易舉，較之有綫電信線路建築之昂貴，與乎長波發射機件之複雜，其便易實不可以道里計，我國幅員遼闊，建設落後，自應採用於國內通訊，藉以補助有線報話之不足，惟此種無線電利用方法，亦復經緯萬端，須有健全統一之機構，始獲通訊便捷之成效。

我國電政當局有鑒於此，曾鄭重其事，呈請國府頒布電信條例，於十八年八月五日施行，凡國家經營之電信，

除軍用者外，統由交通部管理，嗣後各機關及公私團體，紛紛請設電台，交通部遂釐訂專用電台統制辦法，於二十五年十月二十八日公布，對於電台設立及使用，均有詳細規定，乃自抗戰以還，各方通訊需要更為迫切，電政當局因業務過於擁擠，人力器材有限，未克完全應付，一般國內外廠商，與報務人員，見有機可乘，到處設法銷售，肆意活動，於是各方藉口急用，擅自購置機件，募集員工，設立電台，小者二三所，大者數十處，統計全國竟有數十個通訊網，尤以國家機關佔多數，類皆各自為政，不相與謀，此種畸形發展，實為近年行政上大缺憾，尤有甚者，此種電台呼號不遵規定，週率任意變更，致天空電波互相干擾，機件程式陳舊，維護方法簡陋，致通訊效率低微不堪，言之殊可痛心，在電政當局方面，固因避免人事麻煩，未能切實設法嚴厲制止，在擅設電台之國家機關方面，雖云需要確屬迫切，殊不知藐視法令規定，即破壞整個通訊之機構，雖云採用新式科學，殊不知採用不得其法，即

失却整個通訊之功能。

軍事通訊亦犯同樣惡習，致造成全國無線電紊亂複雜之現實，長此以往，滋生流弊甚多，其弊孽大者有下列十二點：

- (一) 各通訊網各自組合使用，毫無聯絡，致迴線重複欠缺，分配不均衡。
- (二) 各台呼號不遵規定，常有無謂呼叫，妨害他台通訊。
- (三) 各台週率任意變更，致空中無秩序。
- (四) 機件程式陳舊，無晶體控制，週率不穩定，又多發生諧波，致天空電磁波互相干擾。
- (五) 重複迴線浪費週率，致波帶不敷分配。
- (六) 各機關各自經營少數電台，材料供應及配件補充，不經濟。
- (七) 舶來品與國內廠家出品混雜傾銷，致各台機件程式不同，無標準規範。
- (八) 各台裝置維護皆不得法，通訊效率甚低，報務遲緩而不可靠。
- (九) 各機關待遇不一律，人員奔走投機，養成惡習慣。
- (十) 人員訓練不同，程度不齊，有取巧倖進之風。
- (十一) 優秀人員不集中，不能從事技術研究。

(十二) 不良份子藉紊亂情形，乘機裝置電台，與敵方通訊。

各國調整沿革

無線電電波傳播於空間，非局部所能控制，以是一切管理，均有全體性，世界各國向以會議形式，議決適當辦法，以資共同遵守。

第二次世界無線電會議，於一九〇三年在柏林舉行，各國交換意見，並討論統一使用方法，藉以避免電波干擾，其後第二次一九一二年於倫敦，第三次一九二七年在華盛頓，第四次一九三二年在馬德里 (Madrid)，第五次一八三八年於開羅 (Cairo) 委定無線電訊法規，其中最主要者，為分配週率，自一〇至六〇〇〇千週，精細度有五・一〇〇〇〇・一〇〇〇〇・五〇〇〇〇千週不等，以供各種固定、游動、航空、試驗、及廣播之應用。

此外復有無線電國際顧問委員會 (O.C.I.R.) 之組織，一九一九年在海牙 (The Hague)，一九三一年在古本漢根 (Copenhagen)，一九三四年在列斯本 (Lisbon) 屢次開會，修正協定，例如在六・〇〇〇千週以上週率，祇有五週之隔離，各廣播週率，祇許五〇週以內之差異，凡此各項規定，皆因技術進步，而逐漸加嚴。

歐洲德英諸國之無線電通訊事業，大多由政府舉辦使

用，不容人民私設電台，以是一切管理，亦在政府掌握，可隨時酌量調度，此種辦法，與美國不甚相同，美國鼓勵人民商辦通訊事業，惟政府仍保持絕對統制之權，於必要時得將電台收回管理，以免私人操縱之虞。

美國政府之注意無線電，始於一九〇六年，其時僅規定各船舶裝置無線電設備，旋於一九一二年頒布法律，開始統制一切電台，歐戰時總統下令各電台暫停使用，戰後廣播事業勃興，因前定法規不甚周詳，各台擅改週率，引起嚴重糾紛，一九二二年召集第一次國內無線電會議，決定由總統親自分配週率，一九二七年議會修正法規，組織全國無線電委員會，一九三四年再度修正，並將無線電委員會擴大為全國電信委員會（N.T.C.），其任務係一半司法一半立法性質，內部組織充實，握有統制大權，所有全國無線電電台及人員，皆經此會查核而發給執照，所有全國無線電爭執或糾紛，皆由此會審詢而仲裁取決。

由此觀之，各國無線電事業，曩昔亦曾一度困難，祇因及早設法，並竭全力以赴，始克踏上正軌，此類前車覆轍，正可為我國殷鑒。

組合四系電網

全國國內通訊各無線電台，依其通訊性質，可組合四大系統，曰軍事，曰政商，曰稽查，曰業餘，各系統之本身，必須切實調整，以期組織健全，各系統與其他系統間，必須密切聯絡，絕不互相妨害。

(一) 全國軍事無線電通訊網

在抗戰期間，軍事作戰之進行，全在一切命令之傳達與報告之呈遞，端賴通訊聯絡之迅速確實，無線電尤為各種通訊之主要利器，必須將電台組合成網，藉以集中指揮而保守機密，此項通訊網，係由各種性質之電台配合而成。

(甲) 固定通訊網，以供高級指揮部，後方勤務部，或運輸司令部間通訊之用，所有報務皆有密碼傳遞，發報週率在預定範圍內時常變換，機件上附加守秘設備，用振動週率或成音顛倒方法，另有半固定半游動電台，裝設卡車內，載運各處，供指揮部推進時通訊之用。

(乙) 小型固定通訊網，以供防空通過，輔助長途電話之用。

(丙) 游動通訊網，以供訊兵團，砲兵，及機械化部隊坦克車通訊之用，此類通訊，隨隊伍前進，惟無線電是藉，以輕便機件易於拆遷運者為宜，其主台僅與前方指揮

部通訊，時或採用超短波，作短距離通訊。

(丁)航空通訊網，以供飛機與陸地，飛機與飛機間通訊之用，此類機件，巧小輕便，裝有遙控設備，並宜使用中波。

(二)全國政商無線電通訊網

無線電用以輔助有線電報長途電話，充實國內通訊，於我國最為適宜，必須將電台組合成網，以便統一管理，而應政商需要，在主管當局方面，其本身尤宜加倍充實。

(甲)增設無線電台，遍佈全國，為各方服務。

(乙)改進各電局間聯絡。

(丙)適當分配無線電報與有線電報業務。

(丁)擴充電台設備，採用快機發報。

(戊)在各大城市添設中央報房及收發處。

(己)各機關發報繁忙者，得租賃專線直通中央報房。

(庚)改善無線電話，與各大城市有線電談接通。

(辛)各機關報務語務多量者，得受減費優待。

(三)全國稽查無線電通訊網

我國地大人多，良莠不齊，每有利用無線電以企圖陰謀者，亦有使用無線電不合規定者，亟宜嚴厲制止，所有此項稽查電台，必須組合成網，藉以肅清非法而維空中秩

序。

(甲)裝置標準速率設備，量測各電台速率及其穩定度。

(乙)於衝要地點設置裝靈敏收報機，截收可疑通訊。

(丙)籌設定向機偵察隊，破獲不合法電台地址。

(丁)裝置電台，以供情報通訊之用。

(戊)協助軍隊籌設定向機偵察隊，探尋敵方電台地址。

收敵方通訊。

(己)解破秘密電話及密碼。

(四)全國業餘無線電通訊網

業餘無線電家之貢獻，有口皆碑，在戰時通訊兵團數量每覺不敷，借重業餘家協助之處甚多，不應加以忽視，亟宜將各業餘電台組合成網，藉以集中專才，供軍事後備

(甲)鼓勵業餘無線電家，在規定範圍內設立電台，從事研究。

(乙)登記及審查各台設備，其宗旨須絕對純正，不容絲毫假借。

(丙)登記各台研究進程度。

(丁)協助購運材料以供實驗之需。

(戊)與友邦業餘電台取得聯絡。

實施三項統制

吾人痛心現狀之紊亂，熟審癥結之所在，惟有正本清源，實施統制，不能因循姑息遷延貽誤，統制之原則，不外乎電台，器材，員工三項。

(一)電台之統制

(甲)電台設立使用，為機樞紊亂之關鍵，除業餘性質者外，概須國家經營，由軍事交通機關，交通電政機關，調查統計機關，中央研究機關，分別主管軍事，政商，稽查，業餘四系無線電通訊網，其他諸公私機關，均須限期將所有電台依法歸併，惟在通訊需要迫切地點，得請求通訊網主管者增設電台，經審核後決定辦法。

(乙)電台所用週率，為電波干擾之關鍵，電波一經發射，無法加以控制，有時藉天空電層之折射，能通達極遠距離，不獨妨害國內通訊，抑亦影響世界各國，以是分配週率，規定週率穩定度，限制波帶及諧波，皆須縝密計劃，按期修正，並隨時量測，嚴厲取締，至於分配週率之辦法，須參照國際公約，從而劃分軍事，政商，稽查，及業餘四類，俾彼此各有範圍，不相衝突，各通訊網在規定週

率內，又各有調節自由之權，不致失却機密對於航空及呼救週率尤宜注意，以策安全，各短波電台之週率，至少須指定日間與晚間各一超短波電台須安定區域，在同區內不能有相同週率。

(丙)電台收發業務，為週率阻滯之關鍵，每有不甚緊急或私人往來之電報，藉口軍事有關，利用取費低廉之密碼傳遞，以致電局報務稿壓不堪，必須加以制止，對於密碼電報。先將原電審核認可後，再予譯發，其次要者由航空傳遞，藉以疏通，至於轉報手續，亦宜加以規定，通常至多不能超過二次。

(二)器材之統制

(甲)器材之規範標準，通訊效率之基礎，如收發機之程式與鐵路，製造之材料與零件，電台之裝置與維護，天線之位置與調諧。關係電力充足，週率穩定，與通訊速度，至為重要，以是國內外各廠家所製造之出品，必須登記周詳，其規範標準據認為符合標準後，方得由電台採用，其餘一概禁止，電台之裝置與維護，亦須切實遵照規則實行，否則通訊網主管者，得制止各該電台之使用。

(乙)器材之銷售儲運，亦為機樞紊亂之癥結常有一般無恥廠商鼓吹各機關設立電台，藉以出售機件，從中取利

與他廠商作不正當之競爭，而於材料供應，操縱市面，致配件補充困難而昂貴，間接造成紊亂之局面，此類廠商，官不能辭其咎，而宜加緊統制。

(四)器材之修理改良，為增進效率之要務，現有各電台大批零件，與規範相差甚遠，須整路澈底修理改良，其可節省費用，此種修理，亦宜適當統制，與製造統制相輔。

(三)員工之統制

(甲)員工技能程度，為週線暢通之樞紐，凡報務員收發業務，機務員維護機件，其技能優良而努力奉公者，則通訊敏捷，節省時間，其技能較遜而偷懶成習者，往往貽誤業務妨害他台，且無線電之通訊，有賴兩端報務人員技能相埒，通力合作，亦應將所有從業員工，詳細甄別，依其訓練程度而分等，絕不容倖進者濫竽充數。

(乙)員工待遇條例，為紀綱敗壞之重心，各機關既欲獨自設立電台，常以提高待遇方法，誘集員工，致使一般員工，朝秦暮楚，不能忠於職守，亟宜加以調整，各台待遇皆須一律，無充分理由不准任意調遣，久安於位勸謹辦事者予以獎掖。

(丙)員工訓練集中，為充實組織之準備，現有無線電從業人員，數量不敷分配，各機關分頭搜羅人才，加以訓練，課程教材既不合，人數又零落分散，亟宜加以登記，施行相當訓練，並設法集中，俾分發錄用，人盡其才。

進行整頓工作

欲組合四系電網，實施三項統制，勢應進行整頓工作，並限期以完成之，其步驟有三，統計必須詳盡準確，規劃必須縝密完善，督察必須公正澈底。

(一)統計

(甲)統計各電台，其機關名稱，地點，呼號，週率，及電力。

(乙)統計各週線，通訊地點，及各處通訊需要。

(丙)統計各台業務性質，通訊時刻，及收發字數。

(丁)統計各台設備，機件程式及使用情形。

(戊)統計各台材料消耗及配件補充情形。

(己)統計各製造廠家出品之規範。

(庚)統計各廠商銷售儲運辦法。

(辛)統計各台員工人數及技能。

(壬)統計各地新進人才及訓練方法。

- (癸) 統計各當局歷來頒布之法規條例。
- (二) 規劃
- (甲) 劃分區域，確定電台地點及電力。
- (乙) 構成迴線，決定增減或調度。
- (丙) 分配週率，指定呼號。
- (丁) 確定業務性質，話報收發及轉發手續。
- (戊) 擬具各種機件用途，與規範標準。
- (己) 擬具現有機件修理改良辦法。
- (庚) 擬具各電台裝置及維護規則。
- (辛) 擬具各種器材購售，供應，及儲運方法。
- (壬) 確定各級員工技能標準及訓練課程。
- (癸) 擬具各級員工待遇及調遣條例。
- (三) 督察
- (甲) 觀察各各台設備及使用情形。
- (乙) 督導各機關實施整頓方案。
- (丙) 調解各機關或各台間糾紛。
- (丁) 處理各通訊網之歸併。
- (戊) 取締不合規定之電台。
- (己) 取締不合規定之報務。
- (庚) 監督各製造廠家奉行標準規範。
- (辛) 取締不合規定之廠商。

- (壬) 核發各電台及報務員之執照。
- (癸) 懲處投機員工。

籌設技術研究

無線電技術之進步，誠有一日千里之勢，數年前簇新之機件，今已陳舊而不屑用，吾國墨守成法，科學落後，亟須迎頭趕上去，籌設最有效之研究。

- (一) 收發機規範，因技術之與日俱進，宜設立試驗電台，隨時研究修改，以應潮流而臻完善。
- (二) 游擊區通訊較為困難，尚無適當方法，殊為目前急務。

(三) 電台及天線之防空建築，為後方電台之必需。

(四) 秘密電話設備，切合實際而構造簡易者尚不多見。

(五) 電報密碼機件亦甚需要。

(六) 陸地短波定向機準確性尚待改善。

(七) 故意天空干擾，於政治軍事上殊屬切要，以擾亂敵人通訊，及如何防範敵人擾亂。

(八) 收復失地後全國無線電通訊網構成方法，宜及早準備。

(九) 國產材料代替舶來品方法，宜隨時研究。

(十) 天空電層量測，於短波傳播週率選擇極重要。

吾人洞悉各先進之發明，皆有悠久之歷史，與大量之人才與設備，絕非一朝一夕能期望有所成就，吾人之目標為充分採用新穎技術，與權衡輕重而擇要與辦，此則刻不容緩者也。

郵政應該怎樣辦理與各方有關業務

西園

郵政應該怎樣辦理與各方有關業務，這個題目，讀者一定會嫌鄙他的意義不大明顯，筆者須得首先解釋一下。所謂辦理與各方有關業務，是指郵政所辦的各種業務，往往其他方面有先予以辦理的，這樣郵政應該怎樣辦理與各方有關業務，是指郵政既辦理了與各方有關業務，這所謂「有關」；應如何求其調整，以臻互濟而不相妨，這就是本文所要討論的對象。

郵政在現今時代，其業務範圍，比從前大得多，和別的交通事業比較起來，性質複雜得多，這可說是郵政的業務是多元的。這大半就由各方有關業務，一部分集中郵政辦理，郵政成了衆匯所歸。(各方有關業務，一部分集中郵政辦理，有的是由各方正式要求，有的是由郵政覺得職責所在，自己發動辦理，通常就包括在所謂交通需要之內。)所以郵政業務，除了原本業務——通訊等業務——以外，辦理許多附加業務——其中大部分為與各方有關業務——。筆者記得有一次有一個友人對我打趣着說：現代的郵政差不多快要兼賣雜貨了。筆者答：要是有必要並可能的話，郵政兼賣雜貨，也是實無旁貸。其實像如某國(偶

忘其國名，查考書籍，不在手邊，故混其稱)的郵局，推銷國營工廠的火柴，這不是郵政兼賣雜貨而何，也可證明白郵政辦理附加事業，——連帶與各方有關業務在內——範圍有日漸擴充之勢了，其原因由於各方都想利用郵政的機關普遍，以及和羣衆接觸密切的兩優點，這層為無待說。

我們的意見，以為凡是郵政辦理與各方有關業務，須得符合兩個條件，就是1.必要，2.可能。所謂必要，就是郵政終究非多為辦理附加業務而存在的，要是與各方有關業務，無歸郵政辦理必要，那郵政儘可讓各方單獨自己去辦，不要承受過來，以免拖累，要是不然的話，郵政仍屬無可如何，不得不勉為其難。所以必要，是郵政辦理與各方的關業務的第一個條件。所謂可能，就是郵政自身，非屬萬能的。要是與各方有關業務，為非郵政所能辦理，強迫使之從事，成績必無可觀，徒然累贅了郵政，於各方有關業務，仍然無補。所以可能成為郵政辦理與各方有關業務的第二個條件。我們知道，凡是主張郵政業務單純化的人們，總以郵政辦理與各方有關業務太多為慮，這不無相

管理理由。其實如能以上述兩個條件爲郵政辦理與各方有關業務的標準，這其處是可以免去的。實際上現今各國郵政辦理與各方有關業務，都遵守上述兩個條件，不過因此引起郵政應該怎樣辦理與各方有關業務這問題，因爲要不是對這問題有切實的答案，郵政辦理與各方有關業務，會辜負必要與可能兩條件的存在的。現在我們敢說，郵政在必要與可能兩條件之下，他應該怎樣辦理與各方有關業務，這其答案如下：

第一，郵政辦理與各方有關業務，應與各方所辦理者，相互補充，毋使脫漏。這其因爲郵政辦理與各方有關業務，是所以補充辦理各方所不逮的，而這不祇繼續延展有關業務，伸入了郵政範圍以內，成爲郵政業務的部門，但同時仍爲有關各方的原有業務的化體。舉例說，郵政儲金爲郵政業務的部分，但同時仍爲一般儲蓄業務的化體。又如郵政劃撥爲郵政業務的部門，但同時也爲一般劃撥業務的化體。我們知道各國郵政儲金。其存款總數，每年恆達數十萬；又各國郵政劃撥，其不用現款劃清賬目，每年竟達數千萬萬，要是這兩項業務，郵政不即辦理，一般儲蓄劃撥業務，豈非發生極大脫漏。所以郵政辦理與各方有關業務，首先在與各方收互相補充之效。以此推之，凡是郵

政既經辦理與各方有關業務，而不能盡其補充效用，有如某項業務，有非有關各方所能達到之處，郵政也放棄不予達到，就未盡了補充責任，自非理之所許。

第二，郵政辦理與各方有關業務，應予避免彼此爭競，以致減少效用。就如上文已述，郵政的辦理與各方有關業務，是所補充辦理各方所不逮的，或者誤會，以爲郵政辦理該項業務，就是與相關方面齊驅並進，也是無妨的。其實這樣容易發生彼此爭競的毛病，也非事之宜有。我們知道從前美國不輕易辦理郵政儲金，其原因大半在避免郵政儲金與一般儲蓄發生爭競。又如德國至今仍然未經辦理郵政儲金，其原亦頗相同，這可證明郵政辦理與各方有關業務，雖求相互補充，同時要避免爭競。通常郵政辦理與各方有關業務，所有種類以及應用限制，多不與各方所原有的相同，譬如各國的郵政儲金其儲蓄種類大都單純，不像如一般儲蓄的那樣衆多，用意所在，不能不謂其一部分在謀與相關方面避免彼此爭競。又如各國的郵政儲金的存款，設有最高限額，以及如郵政匯兌，其款額亦有最高限制，也部分能收避免戰爭之效。這其原因，由於郵政辦理與各方有關業務，如以爭競爲務，那其所得效果，不是補充相關方面辦理之不逮，而只是掠奪其所原有業務，有損

相關方面。

第三，郵政辦理與各方有關業務，宜力求郵化。這點我們以為是郵政辦理與各方有關業務特長之所由表見。換言之，就是有關方面所辦理不逮的業務，歸由郵政辦理，比較容易成功，全靠郵化這一點。我們嘗想，郵政辦理與各方有關業務使之郵化，主要應該注意兩點，1. 辦理精神化，2. 辦理方法郵化。所謂辦理精神化，就如上面已說，各方有關業務，伸入郵政範圍以內，成為郵政業務部門，這其事情，雖然仍為各方原有業務的化體，但就辦理上說，則已成為郵政業務，應與郵政原本業務同等看待；不可以非屬一體視之。所謂辦理方法郵化，則謂與各方有關業務，雖在各方辦理另有此方法，至歸郵政辦理，則在可能範圍以內，應使其方法，與郵政其他業務辦理法同化，以求便利易行。例如郵政儲金有郵票儲金之施行，此其辦法，為一般儲蓄所無，而郵政儲金獨有之，這就是郵政儲金的郵化。（據說，我國郵票儲金最不發達，幾有絕跡之勢，兒童儲金如之，因此有人疑心此等儲金在我國是行不通的，實則此等儲金之不能推廣於我國，正因為官傳提倡之力不，也就是郵化不能到家，所以如此，不是郵票儲金等本身性質之不適宜於我國。）又如郵政簡易人壽保險，可免去身體檢查，此其辦法亦為一般人壽保險辦法所無，而郵政簡易人壽保險獨有之，此亦其辦法近乎郵化。其他

以此類推。可見得與各方有關業務之歸由郵政辦理，而行冠以郵政字樣，多係由於郵化。其效用之大，自無待論。

最後郵政辦理與各方有關業務，有一重要問題，值得注意就是所謂有關業務的最高管轄問題。例如郵政儲金的最高管轄機關，有以郵政範圍以內之獨立機關管轄的，也有由郵政以外機關管轄的。又如郵政匯兌，從前各國有由郵政範圍以內機關管轄，但此機關仍與管轄一般機關分離的。論者多謂郵政辦理與各方有關業務，最好與一般郵務管轄機關，合一管轄，較易收指揮靈便之效。但須知郵政辦理與各方有關業務，不歸由一般郵務管轄機關，合一管轄，亦有其優點，這其理由甚多，在此且不說。

至我們的意見，以為郵政辦理與各方有關業務，主要的仍然須注意該項業務的怎樣辦理，管轄問題次之，因為要是郵政辦理與各方有關業務，不得其法，那麼，縱然是歸由適當機關管轄，也是無益。但此是說辦法與管轄兩者相較，是有先後緩急的分別，而不是說管轄問題，無關輕重，因為實質上，管轄也歸在辦法的範圍以內。最近我國郵政儲金滙業發生管轄爭執，郵政，儲金兩方相持不下，筆者毋甯謂儲金方面所持者較為合理，但其辦理儲金方法仍多不敢苟同。

郵政應該怎樣辦理與各方有關業務，這個問題的答案，請我國辦理郵政者常常意念着為幸。

鐵路運輸人員訓練計劃

曾世榮

現在抗建時期，許多新路正開始建設，單以滇緬鐵路兩路言：總長在一千六百公里左右，依照過去其他各路的統計：計每公里須車務人員三人，將來就需要四千八百個車務人員，這許多人員的來源：第一當然是收用從淪陷區撤退的鐵路車務人員，但此項人員，因抗戰關係，後方各產業和交通機構如公路局汽車公司及各運輸機構等等都大量的擴張，大部人員已經給他吸收，所餘為數很少，同時抗戰勝利後各路恢復，也都須要大批人員，而上項撤退人員因為已在別個機關做了相當時期的工作，不一定會再返回到鐵路，尤其西南邊區各新築鐵路，現在已收用的撤退人員一遇舊路恢復後，大都有戀舊及家鄉觀念希望回到原籍舊路工作，那時人才恐慌必甚嚴重，為預防計：現在就應當及時着手，在西南各地，就地招集青年，從事訓練，近來各銀行多在考用本地人，足徵此事確屬要圖！大概本地人都熟悉本地的風俗人情和一切社會狀況，和本地各社會階層的人物交往，更易融洽，辦事較為順利，所以招用本地人對於工作頗多便利。

訓練的方式：原以由政府教育當局整頓通籌辦理為

經濟，但是現今我國職業教育尚未發達，實行時必多困難，短時期內亦難有成效，不得不仍由各鐵路局自行設法招致訓練，不過從前各路所訓練的車務人員，多以供給通車營業時的需要，而現今各路多在建築時期，先需要一批料運等事務人員，此項人員在通車後，即可支配做車務工作，所以現在的訓練方案，應以上兩項工作為對象，分做（一）入路的訓練，（二）開始通車時的訓練，（三）通車以後的輪流訓練。

應考的資格，可視其需要分：大學中學小學三種程度訓練，科目之內容，自需配合其程度及將來之工作而定，本計劃祇就原則上加以說明：

新進鐵路的人，對於鐵路上各種情形都不熟悉，所以首先要施以入路訓練，以一個月為度，貫輸他們以服務觀念之基本認識，附帶授以通車以前材料運輸工作應有的知識，以免工作時茫無頭緒，同時因為從多方面招來的大批人員，行動習慣，難期一致，所以也須注意河行動習慣的基本訓練，俾將來服務時可以取得齊一的行動，收確實迅速之效，為什麼不開始就教以通車時應有的車務常識呢？

這是因為建築時期運籌緊張，需人甚亟，時間上恐難許可。

受過入路訓練派任科運事務等工作半年至一年後，大概可以分別由各人個性，對於鐵路運輸工作之是否適合，在調派通車後車務新工作之前，應當再有第二次的訓練，拿各人第一次受訓和實際服務的成績做根據，拿適應通車營業的新環境和加強為公眾服務的觀念為目標，訓練的內容大概應當包括一營業時期服務人員應有的服務觀念，二客貨運輸知識，三檢討行動習慣的是否準確齊一，時期以兩週月為度，及格後即可派充站車下級幹部。

過去各路對於人事管理常不知隨時貫輸新的智識，或將舊的經驗加以整理檢討，或因時代之進展予服務人員以新的刺激，以提高其工作興趣，因為一個人在一個大小之範圍內做一種工作，做得長久了，每易發生惰性，除了特別好的人，自己知道自求改進外，多不能進步，甚至因為在一個不變的環境下工作過久，各自成一種習氣，這種習氣，因各個環境的差異，當然各不相同，影響到各人工作步驟的不齊一，和意志的分歧，對於新業務的推進是一大障礙，所以在服務時期，仍應輪流抽調集中予以訓練，大概每一年或者兩年調訓一次，訓練的綱領，應注意加強

其服務觀念的信心，並研究種種工作方法之改進，使各人的工作精神，常在向前邁進。

為了實施上述的三種訓練，鐵路應當有常設的訓練機關，派專人負責主持，訓練時，對於受訓人的學識與日常生活，應當同樣注意，過去各訓練班教員多有敷衍應酬的通病，也應加以革除，無論訓育和教務兩方面，都要認真辦理，不但各種科目的教員應相互有連絡，免得教材有重複或缺漏之處，而且對於所教的科程，各受訓人是否明悉，應當切實督察，以收實效。

關於受訓人員的生活問題，在入路訓練時期，可給以津貼，使能維持其個人生活，期滿派任工作，即照路薪支薪。

照上述辦法，鐵路需要一筆相當大的款項來辦理訓練事宜，假使在未通車以前，限於財力，不能大規模的舉辦時，也可適用分批訓練辦法，或酌量展緩，以符實際情況。

至於高級人員的訓練，實施時或多困難，但確甚需要，似可用聘請為指導員或辦事人員，使之同時聽講或參加討論的方法來補救，如此可使得無論上下級人員都能得到時代的新知識，推進工作時有一致的步驟，不致再有落伍和不齊一的弊病了。

亟應提倡之木炭汽車

譚耀宗

近年以來，交通發展，液體燃料之需要與日俱增，汽油一項尤為寶貴。歐西各國擁有汽油產地者且慮供不應求，平時既致力於代用品之研究發明，戰時尤厲行汽油節約，以供軍事需要。我國液體燃料向係仰給外邦，際茲抗戰時期，需要殷繁，價值騰貴，據一般統計，油量消耗殆駕軍火而上之。漏卮之鉅姑勿置論，當世界戰爭蔓延之日，一旦來源莫繼，則運輸工具發動無從，實宜未雨綢繆，早圖補救。贛湘等省及西北公路有見及此，均已實行改用木炭汽車，上屆參政會議亦曾議決，全國汽車以改用木炭發動為原則。

惟考過去成績，各方對於木炭車效率尚多懷疑，其癥結所在，實為管理問題，而非木炭車本身之病。蓋一般司機昧於愛國之義，使以習於汽油車之簡便，遂不欲改裝更張。且其中最大原因，則為改裝後失其盜賣汽油之利藪。查司機竊油漁利，殆成通病，甚至全新車輛甫經行駛數百公里，其油量表，里程表等即被恣意破壞，以利其盜竊行為，管理人且多與之勾結。一經改用木炭，則竊之亦無利可圖，故對於木炭之攻擊衆口一詞，不察者每為所蔽。值

此抗戰緊急關頭，苟有利於國力之培補，凡屬國民均當本堅苦卓絕之精神奮力以赴。任何障礙均當設法解除，在木炭車未經證實不能使用以前，自不可因不肖司機之私慾而梗要致。

耀宗承乏東南聯運事宜，公路運輸綫甚長，所轄汽車日增繁夥，為籌節外瀝充實燃料來源起見，亟須試驗改裝。經查有沈君宜甲為國內鑽研木炭汽車有數專家，曾留法研究各式汽車煤氣爐，並在法國名廠實習有年，擷精取華，對於效率最高之高安氏煤氣爐獨多心得，回國後埋頭仿造，試驗改良，益臻美備，邇乃介紹於桂林羣力煤氣爐製造廠製以問世，卓著成效。該項煤氣爐得以木炭與汽油或煤球與汽油併用，在平道或小坡行駛，純用木炭或煤球，可發揮原有馬力百分之七十；汽油車在平道亦未嘗用盡全力，故在速率方面，二者並無軒輊。遇陡坡則攪用汽油少許，效率不減於純粹汽油車。爰於本年五月指撥三噸半道奇卡車二輛交該廠加裝煤氣爐，擇定坡道較多坡度較大之黔桂公路為試車路綫。工竣後各載材料物資，連同乘車員工每輛載重三噸八二五公斤，於五月二十五日由桂林出發

，六月七日復由貴陽載商貨開回。統計往返行程凡一千八百二十八公里，行駛時刻共計八十七小時又十七分，每小時平均速度二十一公里，全程耗油四十九加侖半，平均每

百公里二、七加侖耗炭一千三百一十公斤，平均每百公里七十二公斤，行駛性能，除上坡稍慢外，與汽油車不相伯仲。返桂後檢查機器內部，狀態均屬良好，並無積灰等弊。茲將往返汽車記錄摘要列表於下：

(甲) 桂 林 至 貴 陽

區 間	行駛公里	行駛時分	每小時平均速度(公里)	耗油量(加侖)	耗炭量(公斤)	每小時耗炭量(公斤)	每公里平均耗炭量(公兩)
桂林至鹿寨	207	9.19	22	1	165	10	8
鹿寨至大塘	125	5.07	23	1	90	9	7
大塘至河池	167	7.30	22	1	85	10	5
河池至六寨	108	6.38	17	5	70	7	6
六寨至都勻	130	7.57	17	5	130	13	9
都勻至龍里	135	8.15	17	8	160	13	12
龍里至貴陽	47	3.20	14	5	50	8	10
總 計	928	48.06	19強	28	750	10強	8強

(乙) 貴 陽 至 桂 林

區 間	行駛公里	行駛時分	每小時平均速度(公里)	耗油量(加侖)	耗炭量(公斤)	每小時耗炭量(公斤)	每公里平均耗炭量(公兩)
貴陽至貴定	79	4.50	17	4	60	6	7
貴定至都勻	164	5.20	20	3	80	9	8
都勻至六寨	138	6.45	20	4	75	9	5
六寨至河池	108	5.40	18	3	65	8	6
河池至大塘	168	7.25	22	5	95	9	6
大塘至荔浦	197	6.13	31	2	100	10	6
荔浦至○○	106	2.58	30	2	85	13	7
總 計	900	39.11	22強	23	560	9強	6強

(註) 每小時耗炭量內含準備時分及途中任何原因。分之係時車時分

查黔桂一線，岑崑山峻嶺，號稱難行，經此次試車，足證木炭路游刃有餘，歷年社會懷疑及誤解可為消滅。

按汽油市價日趨高漲，姑以七月以前桂林市價為準，每加倫計需國幣十四元，而木炭市價每公升約國幣十元，衡以此次試車成績，木炭車每百公里耗炭七十二公斤，計國幣七元二角，耗油二、七加倫，計國幣三十七元八角，兩共國幣四十五元，汽油車每百公里平均耗油十二加倫，計需國幣一百六十八元，二者約為一與三、七三三之比。目前全國汽車約為二萬輛。以每輛每日行駛一百公里計，如純用汽油，全年需款十二萬二千六百四十萬元改用木炭與汽油，則需款不過三萬二千七百五十萬元。一年之間，節省外匯九萬餘萬元，同時增加土產消費五千餘萬元，足以刺激國民經濟之發展，不僅此也。溯自抗戰開始，海口被封，輸入內地汽油多賴汽車轉運，兩年以還，公路運輸忙迫萬狀，運輸對象幾以汽油為主，而運輸工具之本身即為消耗汽油之淵藪，長途接運入少出多，其果能運存內地備供軍用者，以較運輸途中之虛耗，誠不啻滄海一粟，失計之甚，無逾於此！一旦改用木炭，則昔日之運輸力量擲諸虛耗者皆足以合理運用於抗建物資之流通，挽粟飛藿，其效立顯。而以燃料節省之資金投諸抗建必需之部門，

塞漏卮而裕國際用，其間出入，誠隔天壤。論者每以吾國士兵待遇之低，為限於國庫之不足，加以每人每月增餉一元計，年需鉅款數千萬元，故對於執戈衛國之健兒徒具同情之感，而獨於外溢之權利鮮加置意。試思國家經濟在目前情況之下，猶年以九萬萬元拱手授華人，甯不心痛！矧汽油既非我產，而運輸能力不特為抗建階段中之命脈，仰亦萬世所必需，長此以燃料仰給於人，隱患尤不可測；邇來國際局勢瞬息萬變，海外物資無復因循倚賴之可能，非急起直追，自求補救，無以應方來之難局。亟盼全國運輸機構共起採用，以維國本。至加裝煤氣爐費用，每車約國幣二千八百元，驟視之似屬甚鉅，然以汽油與木炭之差價計算，改裝後行駛二千三百公里，所有燃料費即足補償之而有餘矣。

為求推行順利，收效迅速，特建議下再三點：

(一) 由政府設廠造爐 煤氣爐構造尚屬簡單，設廠製作，輕而易舉，目前私人經營者頗多，惟以資力不充，規模狹小，不足供全國之需要。如由政府擇交通重要據點分設專廠，自可大量製造，且以政府力量集中管理，尚可提高效率，統一技術標準，利用廢料以輕成本，收事半功倍之效。將來改裝竣事，即可利用已成設備，專製木炭汽車

，加大汽缸，增高馬力，使木炭車蔚為國產優良工具，與外貨汽車爭勝。卽一時設廠不易，亦可酌撥資金及存料，協助各地商廠盡量擴充，以應需要。

(二)從新訓練司機 往昔木炭不易發展原因，實以司機為之梗。木炭車發動及清理工作誠較汽油車稍重，駕駛手續亦略繁，故習於汽油車之簡便者已存敵視之成見，加以竊油漁利，幾以為一般不肖司機及管理人之正當財源，改用木炭，無異奪其生命、與其積重難返，不若另招新進技工，以簡易速成方法施以專門訓練，一經卒業，不獨技術上較有專長，精神上已增朝氣，於樹立技工紀律尤多裨補。此後木炭車司機待遇亦宜酌予提高，則風氣之轉移必

速。

(三)設立專管機構 造爐育才，固為改用木炭車之先決條件，然各方負管理汽車之責者或蔽於邪說，或編於私慾，無熱誠推進之心，仍多隱患。應另由政府設立最高專管機關，負統籌監督之責，逐月，逐日，考核各方木炭汽車之行駛狀況，燃料消耗情形，及機爐故障，並研究改善補救之策，則各方縱有懷偏狹之見者，亦無藉詞妄報或故難予歪曲之可能。該機關並可統籌設立各綫添炭站及策劃炭源，統一採購存儲，以載成本。

綜上所陳，雖卑之無甚高論。願皆載而易舉，成效不難速期。亟盼海內交通賢達指正贊助，則幸甚也！

(續前)

要有科學的方法和精神 才能完成現在科學時代的革命

戰時我國電信事業之新設施

月三

概言

電政一端，包括有線報報，無線電報，無線電話，長途電話，市內電話數項。各項性質不同，有線電報，幹線建築艱巨，通達距離有限，遠程通信，舉辦不易。無線電報無線電話，設備簡單，建設容易，通達距離甚遠，適於各大城市間及與邊遠境區之通訊。惟以無線電電磁波四射，隨處可收，祕密性弱，故凡重要之機密消息，應以有線電傳遞為妥。長途電話，為溝通各省區各重要都市之脈絡，市內電話，為聯絡各城市之中心樞紐。以此性質不同之電訊種類，分佈四境，參雜使用，以組織一完善之通訊機構，則一如人身之有神經四佈，傳遞消息，通達政令，宣揚文教，迅速靈敏便利異常。

考我國之有電信事業，始於大北大東南公司之架設海底電線，清同治六年，英人由香港設水線循廣州達天津，由陸路架線抵九龍。光緒五年，我國自設電報線路，七年，上海裝置電話，宣統元年，寶山獅子林無線電台成立，電信事業，日見進展。然或以權操外人，或以設備簡陋，功效鮮著。民國肇興，以政局机程，受軍事壓制，進步殊緩，而舊有線路，又因循失修，日就窳敗。民國八年，一

度有滬甯漢長途電話之議，以內戰突起，議亦中止。迨國民政府成立，南北統一，始創建國際無線電台及短波無線電台，完成京滬及滬杭兩路長途電話，並將京滬漢等處市內電話，改用自動機。民國廿三年，創建九省長途電話，及江蘇長途電話。抗戰以後，情勢轉變，上海國際無線電台，分遷成都，昆明，重慶等處。武漢撤退，軍事政治經濟重心西移，乃重作措施，極力補充設備，以重慶及桂林為中心，建設西南西北長途電話網，嗣加增修，輔以無線電報話設備，改為西南西北有無線電通訊網計劃，擬定方案實施，其所用機件，均採用最新式，以補設機能力之不足。在特要地點，並裝設無線電報話雙用機，電話幫電機，載波電話機，載波電報機等。至為軍事所需，先後架設之軍用話線，迄廿九年三月底止，已長達

餘公里。目前各重要都市，以及前後方間之聯絡貫通，已可暢達無阻。茲將最近我國之各項電信設施分述如下：

改進有線電報設備

民國十六年，國民政府成立以後，積極刷新電政，整理舊路，添設新線。

無線電報事業，亦經國府盡力提倡，發展頗速，各重

要都市，先後均設無線電台，業務繁盛，進步之速，為交通各業之冠。民國二十三年五月，交通部併有無線電報業務，將各處設立之無線電台與該處之有線電報局歸併，使有無線電報有分工合作，相互發揚之功。抗戰以後，電政設施，一改以往偏重東南各省之弊，以建設西南西北為主旨。惟以限於物力，有線電報線路，均為單鐵線。自長途電話發設以後，盡量利用幻象線通報以資經濟，所用機件有克利特，韋氏機，莫氏機，聽聲機，電話機，及打字電報機等。克利特及韋氏機，普通稱為快機，各省會間，及前後方重要處所，均已裝置，且有直達電路，例如重慶一處，與成都、萬縣、貴陽、昆明、衡陽、沅零、桂林、洛陽、西安均為直達路線。其他如通曲江、吉安、上饒、永安、金華、蘭溪、蘭州、甯夏，與集、陽城等處，亦祇須經一二次之按轉已耳。抗戰以還，各處電報激增，綫路擁擠異常，兩年以來，交通部蓄意改進下列數項。(一)增加線路，使電路加多，(二)將單工盡量改作雙工，使電路傳遞電報，容量加倍，(三)採用新式機件，提高傳遞速率，(四)盡量調度直達電報電路，使轉報次數減少等，務使電路暢通，電報傳達，不受任何阻滯。

維持國際通信

我國與國際通信，在昔全賴大東、大北、大平洋三公司所設之海底電線。大東公司屬英、大北公司歸丹麥、大平洋公司為美國所有，主權外隸，均非已有。自國際電台成立，我國與國際，直接以無線電通信，截止抗戰時所通之電路，計有：

- 上海—倫敦—上海—巴黎—上海—柏林
 - 上海—羅馬—上海—日內瓦—上海—莫斯科
 - 上海—(交通公司)—上海—(馬凱公司)—上海—西貢
 - 上海—舊金山—上海—舊金山
 - 上海—巴達維亞—上海—馬尼拉—上海—大阪
 - 上海—香港—上海—澳門—福州—香港
 - 廈門—香港—廈門—馬尼拉—汕頭—香港
 - 廣州—香港—廣州—河內—廣州—澳門
 - 昆明—香港—昆明—河內—天津—大阪
- 抗戰軍興，上海—大阪、天津—大阪兩電路，首先停閉。嗣因機件陸續疏散，上海—羅馬、上海—日內瓦兩電路，亦隨不通。旋以軍事移轉，一面加緊完成成都國際電台替代上海國際電台通報，一面添開漢口、廣州、和國外通報電路，傳遞國際電報，迄至武漢放棄時，國際電路計

於國際無線電路，重新部署開放，以成都國際電台、昆明國際支台、及重慶電台為三大中心，截至最近，所有國際電路如下：

- 成都—倫敦 成都—巴黎 成都—柏林
 - 成都—莫斯科 成都—舊金山 (交通公司) 成都—舊金山 (馬凱公司)
 - 成都—香港 成都—馬尼拉 (交通公司) 成都—馬尼拉 (馬凱公司)
 - 成都—西貢 漢口—莫斯科 漢口—河內
 - 漢口—香港 漢口—馬尼拉 廣州—巴達維亞
 - 廣州—馬尼拉 廣州—河內 廣州—香港
 - 廣州—澳門 福州—香港 廈門—香港
 - 廈門—馬尼拉 汕頭—香港 昆明—河內
 - 昆明—香港
- 自武漢棄守，廣州、汕頭、廈門相繼失陷，交通部對於國際無線電路，重新部署開放，以成都國際電台、昆明國際支台、及重慶電台為三大中心，截至最近，所有國際電路如下：
- 成都—倫敦 成都—巴黎 成都—莫斯科
 - 成都—柏林 成都—舊金山 (交通公司) 成都—舊金山 (馬凱公司)
 - 成都—馬尼拉 (交通公司) 成都—馬尼拉 (馬凱公司) 成都—香港
 - 成都—西貢 成都—巴達維亞
 - 重慶—香港 重慶—河內 重慶—莫斯科
 - 重慶—馬尼拉 昆明—河內 昆明—香港
 - 昆明—仰光

上述三處電台，均能聯絡運用，設一處遭炸，他處立刻可以代替，使與國際通信，不致中斷，現在更於南鄭建設支台，則國際通信，又多一出路矣。

至利用有線電與國外通訊情形，自上海淪陷以後，由廣州之陸線至香港，更利用香港方面海底電纜，以與國外通報。迨廣州失守，武漢放棄，該路中斷，乃與越南郵電總督商定，將雲南省河口，與越南老街間報綫，及廣西南間與越南同登間電報接通，直接通報，復與□□郵電總督商妥，利用昆明經下關、八莫、至□□報線接通，使國際電報，經該路以通國外。以是我國現時之國際通信，不論有無線電，均極暢通無阻矣。

國際間無線電話，於上年八月與香港英國水線無線電公司商妥，開放重慶香港直達通話，嗣因歐戰爆發，不久即行停話。重慶與河內，重慶與仰光，於去年試辦通話，亦以歐戰關係，迄今尚未開放商用。重慶與馬尼拉，重慶與莫斯科，試驗成績良好，現已隨時可以通話。

建設西南西北通信網

抗戰以前，我國報話線路之建設，大都偏集京漢及東南濱海一帶，西部各省，雖有興築，而機構甚不健全。抗戰以後，

國都西遷，遂建設西南西北通信網，以期充實後方電信交

通，應付長期抗戰，及補助國際運輸路線。茲分有線電報線路，長途報話線路，無線電通信網，及幫電機與載波電路等項分述之：

(1) 有線電報線路，以桂林、貴陽、昆明、重慶、成都、長安、蘭州為中心，刻已完成者，有柳州至貴陽、衡陽至桂林、貴陽至昆明、重慶至貴陽、長安至奉節、奉節至黔江等線。

(2) 長途報話線計劃之初步，係完成省與省間重要都市聯絡幹線，第二步聯通國際運輸路線，第三步則就已成各幹線，推而至於各重要縣分。目前第一二兩步計劃，均已分別完成，全區計分為七個中心點，其中心地與有線電報線路相同。茲將各中心點分佈線情形述之如下：

(1) 以桂林為中心點

- 東路 桂林—荔浦—平樂—道縣—柳縣—曲江
- 南路 桂林—龍州—鎮南關
- 西路 桂林—柳州—河池—貴陽—百色
- 北路 桂林—零陵—武岡—洪江—芷江—衡陽—長沙—常德

(2) 以貴陽為中心點：

- 東路 貴陽—貴定—河池—桂林
- 南路 貴陽—安順—盤縣—曲靖—昆明
- 西路 貴陽—畢節—威寧
- 北路 貴陽—遵義—重慶

(3) 以昆明為中心點：

- 東路 昆明—曲靖
- 南路 昆明—竹園—蒙自—河口
- 西路 昆明—下關—畹町
- 北路 昆明—畢節—瀘縣

(4) 以重慶為中心點：

- 東路 重慶—萬縣—奉節—宜昌—鄂省前方
- 南路 重慶—綦江—貴陽—沅陵
- 西路 重慶—內江—簡陽—成都

(5) 以成都為中心點：

- 東路 成都—簡陽—內江—重慶
- 南路 成都—樂山—宜賓
- 西路 成都—雅安—康定
- 北路 成都—綿陽—廣元—南鄭

(6) 以長安為中心點：

東路 長安—商縣—老河口—鄭州—襄樊前方

南路 長安—安康—奉節

西路 長安—鳳縣—天水—蘭州—成都—老河口—洛陽

北路 長安—膚施—榆林

(7) 以蘭州為中心點：

東路 蘭州—平涼—長安

南路 蘭州—天水—鳳縣

西路 蘭州—西甯

北路 蘭州—富夏

上項計劃，於二十七年開始實行，預期至二十九年底全部完成，惟因種種困難，未能達到預定進度，僅完成下列各重要路線。

(1) 重慶—萬縣—宜昌話線

(2) 貴陽—柳州—桂林話線

(3) 老河口—南鄭話線

(4) 老河口—長安話線

(5) 蘭州—鳳縣話線

(6) 洛陽—商南話線

(7) 重慶—綦江—黔江—沅陵話線

(8) 奉節—恩施—黔江話線

(9) 奉節—安康—商縣話線

(10) 樂山—宜賓—商縣話線

(11) 貴陽—昆明話線

(12) 零陵—芷江話線

(3) 無線電通信網，目前各省區間，以限於能力，所建設綫路無多，一旦發生故障，通信阻斷堪虞，故竭力多設無線電台，以資補救。二十九年，計劃完成無線電報快機及無線電話網，以補有線電之不足，所擬設置者，有重慶、成都、昆明、桂林、貴陽、南鄭、康定、蘭州、黔江、曲江、長沙、西昌、宜昌、洛陽、長安、老河口、衡陽、箇舊、晚町、龍州、拉薩、西甯、天水等二十餘處，計四千瓦特報話雙用機□部，八百瓦特機□部，六百瓦特機三部，及二百瓦特機十部，此外復籌設小型電台二十七處。迄今已完成之電台計有重慶、成都、昆明、貴陽、長安、桂林、康定、曲江、衡陽等處，其餘尚在裝置籌設中。至小型電台，業已裝置完成。

(4) 幫電機與載波電路，話音幫電機係增強綫路上原

發電力之一種機件，用以免去話線因路綫過長，致音質微小，傳話不清之弊。現在裝置此項幫電機之處所，有重慶、成都、貴陽、衡陽、鄭縣、長沙、蘭州、十里舖、老河口、天水、南鄭、商南、安康、奉節、黔江、桐梓、桂林、蒼梧、常德、芷江、邵陽、道縣、曲江、永綏、攸縣、零陵、吉安、贛縣、甯都、南城、貴溪、萬載、江山、南平、達城等處。

載波電路，係採用載波電報電話機件，就原有一對電線，可使數路同時收傳遞電報或電話之效。我國目前趕建西南西北各省電信線路，需要極多，需款亦巨，值此運輸困難，經濟材料，均感不易籌措，故各路僅能設線一對，利用載波機件，使一條線路能具數線之功，以應目前迫切需要。載波電路之現已裝妥者，計有重慶至成都，及重慶至貴陽三路載波電話機，使該二線可以同時各傳遞四個電話。又重慶至貴陽間之四路，載波電報機，不久亦可完成，則該一對電線除原有各電話回路外，尚可加通雙工電報四個，此外可加通一回路之單路載波電話，其已完成者計有長安至南鄭，南鄭至成都，宜昌至奉節，奉節至重慶，貴陽至芷江，芷江至衡陽，柳州至貴陽，貴陽至桂林，桂林至貴陽，衡陽至吉安，贛縣至上饒，上饒至屯溪等處。

(5) 幹線工程建設及其維護，每年建設報話線路，計需一二萬公里，交通部現設有工程總隊四隊，專司設線工程之責，平均每總隊分設工程隊四隊，每隊有隊長一人，線工二十五人。至幹線之維護工作，有長途電話幹線維護工務處之設置，現已設立者有重慶、長安、桂林、上饒四區，每一區內除工務處本身外，復有線路段，機務段，線路段下設置若干修線隊，專司巡修線路之責。機務段下，設機務站，專司維持當地一切機件之責。

建築軍用報話線

抗戰以前，各種電信設備，均以政治及商業為中心，戰後軍事需要迫切，建築軍用報話線，已有餘公里，前後

方各地，均能聯絡通暢，茲將建築情形，表列如下：

起 止	軍用報話線	軍用電報線	備 註
十六年抗戰開始起	7563公里	公里	已 成
十七年十月起	公里	8230公里	已 成
十八年三月底止	0000公里	0000公里	000
目前正在建築	0000公里	0000公里	000
合 計	0000	0000公里	000

為適應前方軍事通信需要，及為謀修復被炸被毀線路迅速起見，於各重要處所，設置有無線電通信隊，修線工程隊，及搶修班等，隨軍駐在前方，以負前後方之聯絡及

搶修被毀及被炸線路之責。有綫電通信隊，現有

□南一隊，□西一隊，□西一是，□北一隊，湘北二隊，皖南二隊，浙西一隊，浙東一隊，桂南一隊，□北三隊。

無線電通信隊共□隊，計皖南二隊，晉南一隊，湘北一隊。

。至修綫工程隊，現有□□□隊，每隊設隊長一人，工頭

一人，線工十人至十二人，和小工若干人，分駐鄂省□隊

，湘省六隊，豫省五隊，陝省三隊，贛省五隊，皖省三隊

，浙省三隊，閩省三隊，粵省三隊，桂省五隊，晉東區一

隊，搶修班現有十八班，每班設班長一人，工頭一人，線

工三至五人，計分駐在川省九班，湘省一班，陝省一班，

桂省一班，黔省一班，滇省二班，甘省二班。

擴充各都市 市內電話

情況，及增加計劃，分述如下：

重慶：現有共電式人工交換機一千餘號，及自動機一千號

，早已滿額，亟應大事擴充，方足以資應付。現決

定在城內，建築地下室，裝置自動機一千五百號，

並改用地下電纜，以免機器，及線路，受敵機炸毀

之虞。一面另就×××原局，擴充自動機五百號，

使合成爲一千五百號。另在×××防空洞裝設自動

機五百號。各該工程均在積極進行中，預計年底可

以完成。一俟工竣，不特城內原用人工機者，可一

律改自動機，且可增加號額甚多。

成都：現有共電式人工交換機一千號，亦已裝滿，最近已

增設分局一所，添加號額四百號，並擬另設自動局

一所，擴充用戶一千號。

貴陽：該處原有共電式人工交換機三百號，嗣因需要激增

，添設磁石式人工交換機一百號，但仍不足以應需

要，曾於上年籌設六百號，新共電機，茲以完成通

話，並爲應付將來需要起見，另籌設一千號，共電

式交換機，正在積極工作中。

英縣：該處原有自動式電話機一百號，僅裝用戶四五十號

。交部自去年十月間收買經營後，即擬加以整理擴

充，現擬改裝自動式新機四百號，正在籌款購料

中。

蘭州：該處原有磁石式人工交換機四百號，亦已不敷應用

，現擬添自動式電話四百號，以備增加號額，並可

免原有人工局，受敵機炸燬時，通話停頓之虞，現

正購運材料中。

內江：查內江工商業發達，電話需要甚殷，業經擬定計劃，調撥材料，設置磁石式人工電話二百號，並擬就現有材料，先行設置一百號，以供急用。

南鄭：查南鄭現為西北重要軍事中心之一，市內電話，需用甚殷，現經決定，設置磁石式人工交換機一百號，正在運料中。

宜賓：宜賓地居水陸交通之樞紐，工商業發達甚速，茲為便利交通起見，特籌設一百門磁石式人工電話，現機料已籌妥，不久即可運往裝置。

西昌：西昌市話，亦已決定設置磁石式人工電話一百號，正在運料工作中。

調整電政機構

我國管理電政之最高機關，為交通部，部內設電政一司，分管理、工務、業務、考核、四科，主管電政上一切對內對外之行政設施。附屬電政機關，在抗戰前，有各省電政管理局，各電報局，電話局，國際電台，和各無線電台。嗣後以軍事關係，設置各區電政特派員處，各戰地電政專員處等，茲分述如下：

(一)電政管理局，各省區電政管理局，係秉承交通部

命令，處理各轄區內報話業務之行政機關。在抗戰以前，全國原分：遼吉黑，熱察綏蒙，河北、山東、江蘇、川康藏、貴州、雲南、廣西、廣東、湖北、湖南、江西、浙江、安徽、陝西、甘肅、山西、福建、河南、新青、等二十區，每區設管理局一所，軍興以後，因環境變遷，各省區電政管理局，時有裁撤，現存者計有十六處，列舉如下

名 稱	所在地
川康藏電政管理局	重慶
貴州電政管理局	貴陽
雲南電政管理局	昆明
廣西電政管理局	桂林
廣東電政管理局	曲江
湖北電政管理局	宜昌
湖南電政管理局	衡陽
江西電政管理局	吉安
浙江電政管理局	永康
安徽電政管理局	屯溪
陝西電政管理局	長安
甘肅電政管理局	蘭州

山西電政管理局

台寨

福建電政管理局

永安

河南電政管理局

西坪鄉

新齊電政管理局

迪化

每一管理局內除設課設股處理一切外，為指導各電局改善報話業務及訪問地方當局軍政機關長官和商民，對於所辦報話業務，是否滿意，以便整頓起見，特各設電信巡查員一人至二人，俾隨時派赴各局處巡查指導。現已派設者，計浙江、廣東、雲南、甘肅、廣西、福建、河南、安徽等省各一人，湖南、陝西、湖北、江西、川康藏、貴州等省各二人。

管理局以下為各地之電報局，電台，或電話局，辦理當地之業務，由上至下，成一貫之結構。

(2)電政特派員處 民國二十八年，交通部為便利指揮前方通信，及與軍事長官取得聯系起見，將全國劃作三個區域，派設電政特派員各一人，使指揮區內各省電政管理局，和其他電信機關，以及處理區內通信緊急事務，其區分情形如下：

各區電政特派員駐在地及其管轄省份

區別 駐在地 管轄省

第一區 廣西桂林 廣西、湖南、貴州。

第二區 陝西長安 陝西、甘肅、青海、河南、山西

第三區 江西上饒 江西、福建、安徽、江蘇、浙江

(3)各戰地電政專員 江蘇、山東、河北、山西等淪陷後，各該區遂與後方失其聯絡，惟以各該游擊區內各地之互相通信及與後方之通信，仍異常重要，爰各設電政專員一人，辦理各該區內一切電信事務。

結語

抗戰以前，我國原有電信線路，計長途電話線 公里，電報線 公里，正在架設中者，有話線 公里，報線三千公里，尚在籌設中者，話線 公里，各項建築工程，雖以電信材料仰求國外，致預定計劃，未能如期實施，然為爭取抗戰勝利，完成建國大業，仍必須排除萬難，戮力以赴也。

(續461)

抗戰期間電務員工之訓練與補充

唐明炯

抗戰以來沿海沿江及各鐵路點綫內之城邑，不幸先後

工反告缺乏。

淪陷。該區域內之電報局電話局及無線電台亦均隨軍隊撤退。所有撤退各電局之電務員工大都輾轉退至戰區或後方服務。一般言之，全國有無線電電報電話局各局所既因戰事而減少，電務員工又均安全退出。戰區及後方各電局電台，似應人手過剩，而事實上適得其反。抗戰以後，各電報電話局台之原有員工即感不敷分配，前線及戰區各電局需人尤殷，紛紛電請交通部添派，而交通部因各局人手缺乏，已形成普遍現象，巧婦難為無米炊，調度至感困難。

各電局人手缺乏之最大原因，實為抗戰開始以後，各局業務不免畸形發展，例如官軍電報之增多，商行及民衆互相往來之私務電報亦不為因時局動盪及敵機轟炸而驟增。電局範圍隨之而擴大。戰前三等電報局原僅裝設報機一二部長途話機一部，報話員工及主管人員合計不足十人者。自抗戰開始以後，往往添裝韋氏機莫氏機多部，直達電路亦逐漸增多，且因某段線路開放直達，又須裝設變工幫電機等，致報話務員有陸續增至一百餘人者，昔日之三等局一躍而為一等局矣。此類電局頗多，故抗戰以來電務員

交通部電政當局鑒於電務員工之亟待補充，特頒布招

考臨時報務員辦法，以資補救。最近三年內錄取之臨時報務員已達一千人左右。但此項治標辦法僅能救急一時，蓋臨時報務員之來源，不外各鐵路撤退之電務員或不在職之報務員，以及各地私立無線電校畢業之無線電報員，人數有限，仍嫌不足。

治本之補充辦法，仍須從訓練着手。最近兩年來，交通部曾在成都，貴陽，永安，金華，重慶，上饒，長安，桂林，蘭州等處開辦報務員話務員訓練班及機務員訓練班，由交通部規定入學考試程度及授課標準後，由各地訓練班自行分別招考開班訓練。此項訓練班所在地點當地均設有報話電話局或無線電台，各種機件材料均可就近借撥應用，雖屬規模不大，然經費頗為節省，收效亦當宏大。惟是各訓練班分地各自開班訓練，所用教材及施教方法難免不劃一整齊。廿八年七月間，交通部公路技術人員訓練所奉令改組為交通技術人員訓練所，設置公路，電信，鐵道，郵政各系，電信系之下設有技術員班，報務員班，機務

員班，機工班等四種，自上年八月間開始訓練以來，第一屆畢業各生計有技術員班十七人，報務員班一百六十五人，機務員班四十一人，機工班二十餘人。除機工班及機務員班外，技術員班及報務員班現已續招第二屆新生。交通技術員訓練所電信系規模比較宏大，教授教員均係專任，經費每年預算為三十六萬元。但造就之人才，僅得上述數目，似欠經濟。

為劃一整齊教材及施教方法起見，集中訓練之原則，自未可厚非，然際此交通梗阻，旅費浩大之秋，如由各地招生後分別備車或發給川資送至一地而集中訓練，運輸亦感不便，似不如分區訓練較為經濟。至於教材及施教方法之整齊劃一問題，則可由交通部規定標準或由交通技術人員訓練所電信系編製各種學科，術科講義，分發各區訓練班按照規定鐘點教授完畢。例如電報學講義規定七十二小

學授畢，應由各訓練班主任於編排課程表時妥為分配，教員人選亦可由交通部遴選學識優良經驗宏富之技術報務人員或專家分別派充或調任，或就交通技術人員訓練所電信系原有教員中抽派。如此辦理，則教材及施教方法亦不難趨於一致，分工合作，無異集中訓練。聞交通技術人員訓練所電信系招考之第二屆新生，為數不多，供不應求，交通部已飭由閩浙甘肅蓉等區報話員及機務員訓練班仍照常繼續招考新生，以宏造就。最近之將來，電務員工既可陸續補充，或不至發生人手缺乏調度困難之情事。至於線工訓練班機工訓練班，亦均由工務處或電報電話局分別開班訓練，以資補充。不佞濫竽充數，積有年所對於當前所急乏員工補充問題略述感想，以供當局之參考，更希讀者之指教焉。

(鍾463)

有才而性緩，定屬大才。有智而氣和，斯為大智。
有真才者，必木矜才。有實學者，必不誇學。

遊 記

綦 渝 道 上

新 念

酒精的氣味，撲鼻的香，道旁綠竹萬竿，廣柑綴在樹頭上，好像金蟬似的，恨不得飛身出去痛嚼吃個飽。在這樣好風景中，掙扎一番，看慣了村居山嵐的眼，重新來看江頭的霧。

綦渝道上，這段路從綦江到重慶——實際上是到南岸海棠溪——車費從前記得不過六塊多錢，後來漲到八塊多，繼而十塊，現在十二塊多，但是乘客仍然很擁擠。

凡是旅客要到陪都來，首先必得持證明文件向○○○
 ○○綦江○○○○站處登記，領得○○○臨時出入證，然後持證購買汽車票，才能成行，不然是買不到票，陪都來不成的。這用意是在檢查姦究，在現今抗戰時期，這種辦法，是無可非議的。記得上次我從綦江到重慶時。是在○○○受檢，幾乎通不過，要中途折回。現在在旅客買票以前，那就須登記，遇有可疑，根本不能登車免得中途留難，自是很為合理。不過有一點可加考慮，就是臨時出入證

上面，只記旅客姓名，年齡，籍貫，職業等，而不貼照片，恐怕仍然有冒購車票換客乘車的毛病，因為證上面不貼照片，則凡年齡差不多的人，都可持用，查不出購買汽車票或乘車的人，就是實行登記的人，這是淺而易見的。但要粘貼照片，手續又未免過于麻煩，有礙行旅。這可是抗戰時代一切措施之怎樣的難于盡善適宜了。

我這次登記，因有熟人證明，簡便不少，但也小小觸犯一點規定，我的年齡超過了許可來重慶的限制，不得不倒填歲數，以圖通過，這于我平生是少有的事。

綦江的汽車站，本是建築得很好，因為遭敵機炸壞改在站旁停車場，關室賣票，設備自然差些。我到此買票，現發了我自己一種疏忽，就是旅客來渝，除須在○○○○○綦江○○○○處登記以外，還須向車站登記，然後可按次購票，剩坐客車，否則，車座有限，後到的就不免要坐貨車。我這次起初就分配享受此種乘坐貨車的待遇。

(續404)

我對於乘坐貨車，是有點戒心的，去年來渝，乘坐貨車，因為顛簸不堪，旁人的行李，壓在我的身上，使我轉動不得，這次心想再要受同樣苦痛。但還好，上了車，居然找到了一個比較舒適的位置，坐聽同車的人談話，知道這輛貨車，是昨天從南川開出的，本來當天可以到重慶，因為中途拋錨，耽擱了時候，駛到綦江過夜，第二天早上再開渝，車上的旅客們口口聲聲埋怨在此多化一宵過宿的旅費，加之那天十一月二十日細雨霏霏，旅客們都怕下大，貨車上沒有遮蓋，要一身打溼受凍。後來車開了，不到幾丈遠，驟然停止，叫救濟車來拖，稍微走得遠些，救濟車去了，車依然不動，叫人來修，再走幾十丈，停在路旁邊，好得雨沒有下大，停止了。

「修理不好了」，這樣經修理匠診斷以後，貨車連人由救濟車拖回車站，向站長交涉：站長說沒有車，客人全喧鬧起來，站長也不客氣，一時相持不下。有一位客人說：「這輛貨車，昨天既經拋錨，曉得有毛病，什麼緣故，不在昨天晚上把他檢查修理一下，免得今天臨時發生麻煩泥？」站長沒有話可說。

結果，另外開一輛客車駛渝，到了半路上，車又忽然停止，司機下車。自己動手修理，足足過了兩點鐘之久車一動也不動，後來另外有一輛車由綦江開重慶的汽車經過

，我們的司機要那輛車的人員下車幫忙修理，然後我們的汽車也蠕蠕開動。

我們的司機，面龐瘦削，雖然年紀不過二十五六歲，精神的萎靡不振，不啻龍鐘老叟，拖着鞋，不拔跟。客人們紛紛批評司機駕駛技術的不高，有的說：「好的司機被別的機關弄跑了，剩下的都是壞的，」這些話不便輕易相信。但是在綦江車站的時候，我目覩司機看見修理匠修不好我們起初的那輛貨車，露出看不起的神氣，等到車能走了，交司機開駛，又停止下來，修理匠似乎又在竊笑司機的不能開車。最後等到那輛汽車終于不能開駛，客人又起來責問修理匠，修理匠憤憤的說：「誰願意修理不好，我們早飯還沒有吃○！」

客車開到一品場的時候，有一位客人要補票，錢交了票老不來，天色已晚了，客人催司機開車，沒有得到票的客人，又不許開，票來了，補票客人和站員口角起來，幸虧，鳴的一聲，把他們勸解開。

從綦江到重慶，不過八十里，從早晨動身，到海棠溪已是隔江相望燈火，閃閃迎人，算是走了一整天，和從南川起算，算是走了兩天。

「在現今老百姓是不便旅行的」，這是我一個老友的話，但我不聽，偏要旅行着，偏要以老百姓的資格旅行着，來看看復興中陪都，或許從此到別的地方去。

編餘

本期內容，力求充實，就是編排方式，也有些改變地方。

嗣後本刊，(一)編輯分欄，擬採用非固定方式，以期多容納性質不同文字，而資生動；

(二)積極擴充材料來源，如舉行交通學術座談會等現在竭力進行之中，薈萃宏論，記錄發表，期為交通出版界，放一異彩；

(三)從第七期起，陸續刊行驛運，公路，鐵路，航運，郵政等特輯，以期樹立研究中心，而成系統討論。

附帶要聲明的，是本期以求內容分配平勻，有許多存稿，格子性質相同，仍然未能登出，這得請作者諸君，特別予以原諒為幸。

本刊投稿簡章

- (一) 投寄稿件，以有關交通之論著譯述及文藝為限，語體或文言均可。
- (二) 投寄稿件，務須繕寫清楚，並要加標點符號，一紙不得兩面書寫。
- (三) 譯稿須將原文題目，原著者姓名，出版日期及地點，詳細註明，倘能附寄原本，尤為歡迎。
- (四) 論著稿中，如有譯名或引文，務須分別註明原文或出處，參考書並應列入。
- (五) 稿末請簽真實姓名及圖章，並註明詳細地址，至掲載時如何署名，聽作者自定。
- (六) 投稿文字，本刊編輯有酌量刪改或分期刊登之權。
- (七) 投寄稿件如須退還，應預先聲明，並附寄郵票，以便照退。
- (八) 投稿一經掲載，其酬資辦法，按字數計算，每千字自五元至二十元，倘有特殊價值者，特別從豐；如投稿人不願索酬者，請于稿末註明，以便酌贈本刊。
- (九) 投稿掲載後，如查明原稿曾經在他處發表者，恕不致謝。
- (十) 投稿請寄重慶中二路飛來寺二號中國軍事交通學會出版組。

中華民國三十年元月出版

交通月刊 第一卷 第六期

編輯者 中國軍事交通學會

總發行所 中國軍事交通學會

印刷者 新新印刷公司

定價表

月出一册 每册定價四角	預	時期	冊數	國內郵費 國外郵費	
		半年	六册		
		全年	十二册		
定		全年	十二册	四元八角	七元六角

郵票代價不折但以一角五分及一分三種為限

交通月刊廣告刊費表

等級	地位	全		半		四分之一
		面	面	面	面	
特等	底封面外面	貳百元	壹百元			
甲等	底封面內面	壹百五十元	柒十五元			
乙等	正文前後	壹百元	五十元	二十五元		

一、特等廣告如用三色以上彩色者印價另議
二、廣告每刊登出時即須交清
三、銅銑版自製如委託本會製版費用照算

招商機器廠

本廠承造及修理各種船
船機器鍋爐電焊以及其
他一切零星配件如蒙各
界惠顧無任歡迎

廠址

重慶南岸上龍門
活老碼頭五十一號

電話

三一三一號