

抗戰與交通

半月刊第四十八期(本專刊供各部機關同人閱讀)

有客自西北來

頃近有客自西北來，談及抗戰後西北方面機關林立，尤以交通機關為多。故交通機關在西北，不啻表率中央，觀瞻所繫，尚未充分普及。近年來西北交通進步固多，但一般服務小輩，郵政方面，以航空班期甚少，信件擁擠，人民或有拂戾，即至郵局候寄信件，局內人員以其態度冷淡，離免惡聲相向，甚至以不遜之辭，或之難堪。(二)電報速率，有時遲緩異常，甚至未叫通。往來同時，派往通話對方之人業已走遠，而話線尚



◀ 座為號有影人名受練央赴關屬及本 ▶
◀ 部過×，義同訓團訓中派機附部 ▶

本期要目

發揮吾人固有之國民性至于極度
我國西部地理大勢與公路交通建設
對電訊事業說三事
運輸汽油務議
國產水電瓶的新發明
公路問題小研討(讀者專論)
修改話務員章程之我見(特約撰述)

公權 胡煥庸 趙曾珏 薛鑑衡 傅士華 黃慕思 張磐石

(四) 公路路面及客車之不良，令旅客視若畏途。人事之努力，每能補救於無形。夷考西北來客所述各節，除環境困難外，大半似均應歸咎於人事之不健全。上述各機關，有直屬本部管轄者，有為地方所管轄者，但因同屬交通範圍，故無論某一項稍有不善，外界輿論中其非難與譴責於本部，而本部職司綜轄全國交通，責任範圍以內的事，固應竭力辦理，即不屬於自身系統內的事，亦祇能代人受過，設法從旁協助改進。本部張部長向以交通事業為人民公用事業，一切應以便利民衆，造福民衆為前提，對於西北情形尤所關懷，日內並即擬親赴陝西一帶，實地視察，藉資促進。物質愈匱乏，則人力抵用之範圍愈廣泛，人民對交通部之需要，亦將因物質之窮而愈感迫切。故如何極度發揮服務上至高無上的精神，以取得人民之同情與諒解，實為現今交通從業人員之不二信條。須知對外股動懇切之態度，與對內克勤環境之苦幹精神，固人人所同具，一舉手一投足之勞，非不能也，是不為也！今後交通各部門物質上的效率，或將更見減退，倘再不追求諸己，盡其在我，縱不致引起反感，寧能無愧於心乎？



發揮吾人固有之國民性至於極度 公權

二十九年六月八日對派赴中央訓練團受訓歸來同人訓詞

今日日本部及附屬機關派赴中央訓練團各同事

受訓歸來，藉杯酒聯歡之餘，一堂樂首，快慰無既。一月來諸位歷嘗辛勞，今晚之歡敘，亦所以使諸位緊張之情緒，稍謀鬆動之一道，此次在訓練期間，諸位對於我國抗戰前途之認識，以及領袖宵旰辛勞，公忠爲國之精神，必由於領袖至高德力之感召，深印腦際，歸去時必能將此種精神意識，灌輸至各地，由一傳十，由十傳百傳千，轉續宣傳，使人人能明瞭全國上下精誠團結，與抗戰之實際內容，因此諸位所肩荷之責任甚重，亦即中央歷屆舉行訓練之一部份含義也。

諸位此番來到重慶，在觀感上，一定多所感觸，即我國藉此大正義抗戰，無形中業已增高國際間之地位，不日決，世界上決不知中國有如是之偉大，而中國亦無由躋進其國際地位，故不幸之國難時期，反爲我國家爭取光榮之唯一出路，語云：「無敵國外患者，國恆亡。」信不誣也！吾人觀新世界大局動盪不定之秋，對於中日戰事，固莫不知居於退守地步，而戰戰迄今，其趨勢亦似以德國佔優，須知此種相形之現象，決非偶然，交戰雙方，固各自有其歷史上不容磨滅之背

景在。

十年以前，余曾往歐洲各國考察，繼又到美一行，凡所經歷各國，覺其人民生活情形，顯有不同，而英之所謂爲英，法之所以爲法，又各自有其強烈特殊之國民性存乎其間，以爲左右。余嘗擬有極簡單之考語，形容每一國家之國民性及其立國精神，茲不憚爲諸位複述之：

英國之國民性擬爲「理智之極」，查英國人民，極富理智，執一不移，國家擁有如是廣大之殖民地，而能支配裕容，處理自如者，即基因於人民理智充分發達之原果。蓋英人律已甚嚴，人人能自治，故能治人，往往在本國爲一極無聲望之人，一至此處，即成爲偉大人物。譬如上海英僑，大都係爲出外謀生之商人，自成立工部局後，即能管理租界，井然有序。良以英人深明「己立立人，己達達人。」之旨，故令人敬畏，即智既濟，立場自穩，乃其特點。試一考英國派往各殖民地之法官，無一腐敗者，此決非偶然之事，亦純非單靠理智之力所能收效，必待理智之發揮至於極度，始能極其事功於不墜。

法國之國民性擬爲「情感之極」，法人平日

宴居樂，生活放縱，粗視之不覺其長，不知彼等內蘊之情感，有若萬斛泉源，一至國家有事，人人均能熱忱沸揚，執干戈以衛社稷，置一切生命財產於度外，不觀法國屢次戰爭，兵臨城下，莫不賴其人民血肉之長城，反敗爲勝。一方面因人民踴於情感，故大學學家，大美學家相繼產生，世上一切偉大之事業，泰半孕育於偉大之情感中。惟其法人之情感發揮至於極度，故能於國家存亡緊要關頭，真真之愛國熱忱，乃能如泉之湧，表露無遺。至此大戰爭初起不利，實係連年兵甲不修，與政治多故所致，迨其國民性表現之熱烈，雖至彈盡援絕之際，仍能盡情發揮。

德國之國民性擬爲「精力之極」，試看德國人民，人人體高力壯，七八十歲之人，尚終日伏處試驗室中，孜孜研究，所有發明家，嘗終夜不睡不倦，結果大抵成功。他國歸到七分者，彼必做到十分，是以飛機之速度，戰車，極超越他國，此均精力充盈之明證。且觀吾人每日公事稍忙，或少睡眠，即感氣乏音，誠不可同日而語。發明係經年累月之工作，積三四年不斷之研究試驗，猶難望其必成，豈非具有超人之精力，竭克當此？猶憶余參觀東普魯士農事試驗場，與一七十餘歲研究收家之老翁談及豬種，此人白髮盈顛，談來津津有味，令人折服。由以知人民之精力，必也發揮至於極度，然後以之治事，必能金石爲期，無往不利。

美國之國民性擬爲「安樂之極」，美國地勢優越，無人侵犯，國內農工商業發達興旺，自給自足，富甲天下，人民生活裕如，處境安樂。猶諸世家子弟，禮貌週到，儀表不凡，應世務物，八面玲瓏，其政治始終維持共和政體，人民對政事設施，鮮生反感，蓋其安樂之性格，已發揮至於極度，知安樂，然後譏榮辱，美國有焉！

日本之國民性擬爲「困苦之極」，早歲余留學日本，見其人民生活，恰與美國相反，澹泊自甘，極端刻苦，百年以前，其國家尙空乏無足稱，自推翻幕政，立意排除外國勢力，從事自力更生，併吞高麗後，國力漸次膨脹。嗣自中日、日俄諸役，相續而勝，國家命脈，無日不在殫精竭慮，困苦艱難之中爭求出路，國家地位之造成，莫不由拚命得來。第一次歐戰告終，國內遭受地震，損失慘重，而一蹶生產建設，不旋踵而復能次第恢復，惜乎此種困苦精神，充分發揮於侵略行動方面，致遭國際之抨擊，斯乃富國之不善，其國民性之忍勞耐苦，仍足稱道也。

以上所舉現代五個國家之抽象考語，均係切合實情，頗容吾人借鑒，實作深長思考者。此次大戰下來，無論何國，倘不能利用其本國固有國民性特長之點，充分發揮，且發揮至極度，配合需要，迎頭趕上，則斷不能立足。吾國處此狀態之下，以爲理智，因以往人民所受家庭社會教育之影響，意志薄弱逾值，非因一二百年以後，

決無從改易舊觀；以言情感，則人民積習於專制政體與科舉制度之遺毒，情感已變爲極度冷酷，無持久之熱情；以言精力，則從今日開始鍛鍊，亦非五六十餘年後不易見效；至於安樂，夫人而知其談不到，惟困苦二字，確係國民固有之美德，證之歷史過程，人民亦確在相當艱困之環境中度日，但以就於苟安，尙未能將此項性格發揮至於極度，因此困苦儘管困苦，仍無絲毫成就。而目前後，吾人惟有集中心力，理吾苦幹，利用自身固有特長，從困苦中求出路，盤根錯節，增益各人之所不能，而對國事則不必悲觀，歷史上有數個國家屢遭覆頂，但其國民固有之特殊性格，堅不爲動，一有機會，即能翻身。

近聞有外籍新聞記者批評中國因抗戰而得之收穫祇有三端：(一)中國現已由不統一而發統一；(二)一切聰明才智之士，都已騰集後方；(三)國家觀念業已普遍，雖窮鄉僻壤，亦可聆到愛國歌曲云云。此項收穫，對國家固有效益，但余以爲尙須進一步做到以下三點：即(一)抗戰不能全恃中上層階級人士之努力，所有下層階級人民，尤應設法利導，使之因時自勉，以符全民抗戰之旨；(二)國人性喜橫議，嗣後攻訐詆毀之陋習，務應法除；(三)吾人既到後方，即應努力從事各人應份之工作，勿存因循苟且之心理。吾人如糖漿可口，藥物靈苦，但藥能治疾，啓人生機。國家際此存亡危急之秋，凡屬人人能負行

吃苦主義，必也甘之如飴，堅定不移，父以教子，師以教弟，世世相繼，窮而愈堅。誠能如是，國家前途，必有希望！

余一向對同事，對朋友，對家人，常以此精神宣傳，常以此精神互勉，最近於團體席間，聞人道及此次中央訓練團安調諸軍旅，交部成績列爲優等，殊感厚上欣慰。本部此項榮譽之獲致，均係諸位爭取得來，深盼能將此種精神，永遠保持，並轉輸流傳，瀰漫至於各地。茲謹舉一席，祝諸位歸帆順風！

唐洞一紀錄

長沙快訊

查長沙境內電報電話通路，近來時被偷竊，小之影響一般通訊，大之貽誤戎機，殊堪重視，亟應注意防範。茲第九戰區司令長官部特頒佈「鄉鎮保甲保護電話報線辦法」，其內容略述：(一)報話線路，應責由沿線附近各部保甲負責保護；(二)各鄉鎮保甲住戶，應按級對縣政府出具切結；(三)組織巡邏隊，以甲爲單位，凡甲內壯丁均須輪流服務，甲長爲分隊長，每分隊二十名，保長爲隊長，鄉鎮長爲大隊長；(四)巡邏隊如能當場拿獲，或在規定時間內破獲者獎勵之，不能破獲者嚴罰之。(餘從略)此項辦法如縣府能切實奉行，預料竊案當可減少。現時各地電話工作，當不乏類此同樣困難情形，似可資爲參考，呈請當局仿照辦理也。

我國西部地理大勢與公路交通建設

胡煥庸

——二十九年二月二日在公路總管理處演講——

我國過去對於地理，因為設備不全，認識亦差，一般說來，只知地名，未明地理，因為各地種種地理現象，還沒有好的地圖把他一一表現出來。其實我國幅員廣大，東南半壁和西北半壁，比較起來，大不相同，單看現有全國公路圖，西北之部地名少，而公路路線亦少，很顯明的，可以看出我國地理之分野，東南和西北，地理現象，實有很大的差異。

我國的地形，東南半壁，僅是平原或邱陵，西北半壁，則是山地和高原，蒙古高原大都在一千公尺以上，西藏高原大都在三千公尺以上，我國東部的人，登東山而小魯，登泰山而小天下，其實泰山不過一千四百公尺高，四川峨嵋山山頂高三千公尺，號稱峨嵋，昆明的高度就有一千九百公尺，康定的高度就有二千六百公尺，至於西藏的平地，大都有三四千公尺的高度。一般人對於各地的地形，認識不夠清楚，常見有許多誤解的事，現在不妨舉兩件關於交通建設方面的例子，最近西康要想開闢一個飛機場，航空公司要求地面不可高於一千五百公尺，康定省會所在的地方，高約二千六百公尺，在他附近，總沒有在一千五百公尺以下的地面，終於選不着適合這

條件的飛行場，爲這件事，航空公司和省政府不知往返了多少公文，無法解決。以後才知航空公司尚沒有良善設備，可以在一千公尺以上低氣壓的地面，使得飛機起飛，反之西康地面多在三千公尺左右，兩方面的條件無法適合，這是地形和航空站建設的關係。又從前曾有這樣一個建設方案，想利用萬里長城來改建汽車道，這也是不明西北地形，才有這種理想。山東濟南省垣的城牆，確是用來改建汽車道的，但是萬里長城，東起山海關，西迄嘉峪關，完全依山修築，高低起伏，絕無一段平地，可以改闢爲路，這也是昧於西北地形的觀念。

我國東部和西部，氣候的差異也很大，就雨量而論，東南香港一帶，每年平均的降水量有二二〇公厘，到長江流域，只有一千多公厘，黃河流域只有五百多公厘，愈向西北內陸之地，雨量愈少，西北各省，每年雨量多在二三百公厘以下，因爲雨量不足，遂成草地和沙漠，西藏高原，除極南邊境外，雨量只有一百公厘左右，還不到四吋，我國西部各省，一因距海太遠，二因地勢太高，所以雨量稀少，氣候乾燥，曾見有旅行西北的人歸來著述報告，有說西北沒有森林，

所以氣候乾燥，開發西北，首應培植森林，不知這是倒果爲因，西北沒有森林，正因氣候乾燥，雨量稀少所致。時人對於西北西南之開發，不是過分樂觀，就是過分悲觀，其實總只看到一面，西北雖面，因多荒涼，沙漠戈壁，遙無人烟，飛鳥走獸，並皆絕跡，但是西北也有很好的水草地，像河西三郡——涼州、甘州、肅州、新疆城邑所在之地，凡有水草田的地方，可以耕種，可以居人，可以建置城邑，如只見到沙漠，而覺得西北無大希望，或只見到水草地的肥美，而過分樂觀，這是同樣的錯誤。西北的水草地，多在高山脚下，乃是靠了雪水融化而灌溉，並不是靠了本地的雨水，西北農民最怕天陰，更怕下雨，天陰則沒有陽光來融雪，雨水入地，則因土面蒸發而使地下鹹質因微管作用而上升，肥田成鹽鹼土，遂成荒廢。這許多特殊情形，有非外人所能十分明瞭的。

西部人口稀少，本人曾經研究我國人口分布之問題，東北從瓊瑯西到騰衝畫一直綫，在此綫之東南，居民佔全國人口百分之九十五，在此綫之西北，居民僅佔百分之五，當時還有人質疑，說是何所據而云然，現在我們把四川定爲抗戰之中心，並不是偶然之事，四川一省人口爲五千萬，這個數目等於西北西南甘、寧、青、新、藏、藏、以及陝南、貴州、廣西諸省人口合計之總數，由此可想而後知，新蜀省之面積有四川省之大

，但是新疆全省人口僅有三百萬，東南上海一個城市就有三百六十萬人，新疆面積十六倍於江蘇省，但人口何能相比。西康省康屬的人口，決不能超過三十萬人，西藏全境也總不過一百萬人，貴州全省的田賦共祇有七十萬，實收不過四十萬，江蘇一省每年田賦共有三千六百萬元，江蘇一縣的田賦，就可等於貴州全省，這叫作何比。前開滇緬公路修築之時，人工已感太少，川康公路自雅安以西，人工徵集之困難，食糧供給之缺乏，在有多成問題，至於新疆，除了水草地之外，即無城邑人口，數十天旅行之地，竟是毫無人烟，在這樣的地方來談建設，所有一切人力，皆需外來，處此情形，實際工作，談何容易。

以上不過就我陝西部的地理大勢，從地形，氣候，人口三方面，先提一個概念，現在再來略為談談關於公路交通建設的問題，在我國西部興建公路，路線的選擇，是與西北及西南各地的地理情形很有關係，目前我國通西面的出路，西南方面除滇越路外，則有滇緬公路，西北方面，則有從蘭州轉迪化以至塔城或霍爾果斯的公路，以及經過綏遠草地通新疆之路。從工程方面來說，西北的西蘭公路，和綏新公路兩線，因為所經地形區域不同，工程難易，就大不相同，綏新公路並沒有聽說如何大興工程，而全路早可通車，當年鐵道部特派斯文赫定踏勘此路，估計改善此路祇要三五萬元的經費，此中原因，即因綏新公路

路線完全在蒙古高原之上，地形非常之平，既無高山，又無大水，乃在大戈壁之上，戈壁是天然之堅硬地面，上為石子或石片，不像沙漠是流沙的性質，所以無須修築工程，即可馳行汽車，同樣像蒙古的張庫汽車道，也是並未築路，而汽車早通。至如西蘭公路，則所經為黃土區域，地形特殊，石料缺乏，沖鋪路石子亦難採集，加以黃土深溝，工程遠比高原之上，困難多多。目前我國西部公路，最感迫切的是如何增加西北和西南的聯繫路線，現經四川北通陝西，南通貴州雲南之外，很望在西康方面有圖路線之議，過去內地和西藏之交通，一經康定向西去拉薩，一經青海去拉薩，在目前這兩條路如改修公路，恐困難尚多，尤以康定向西，即為橫斷山區，高山深谷，鋸齒式的地形，公路工程不易穿過西康西部，修築聯繫南北的路線，如由西寧經玉樹通雲南，希望較大，因為橫斷山區，南北交通比東西交通容易，尤以沿金沙江上游較為便利，金沙江以東，漢人力量較大，至金沙江以西，則為藏人管轄區域，漢官政治力量，尚難指揮。如由玉樹沿金沙江東岸，南通雲南北部的阿墩子，及中甸維西而通麗江大理，即可連接滇緬公路。此路所經康省西部，從地形上及人事上，對於將來的工程，或可減少很多的困難，而此路為西北西南連貫最直捷的路線，誠意以為頗有實地探查的價值。近聞有康印通路之議，以經緬甸而向印度加爾加

答的海口，這個問題，恐不甚容易，地形上固屬如前所說，是橫斷山中先修東西的交通，而且在民族方面，西康的西南部以及印緬的毗連地帶，這個康藏印緬離散之地，不但人口稀少，且為野人山區，就本人所知，就是外國探險家到過此區的也只有二人，人事上的困難，不但難得土民協助，工程進行恐不容易，而且這路的交通，目的不過是聯絡四川以達印度洋，經過雲南，如竟有將交通樞紐從昆明再向西移的必要，不妨將現在雲西公路的工程，更向西南展修，經過鹽邊而通雲南的大理，以接滇緬公路，則較經過康定，去修康印路線，容易多多。至如青海南通西藏高原以至拉薩的公路，將來或有可能，目前實亦困難，最困難的也是人力問題。

西北方面的路線，猩猩峽已成爲甘肅通新疆唯一的公路，北面的綏新公路，現利用尚少。青海通新疆之路，走祁連山之南，也聞有人建議，不過此線在青海省境，非萬不得已，亦難興修成功，因為青海省人口較稀之區，偏在東部一角，青海海子以西，則為柴達木盆地，地面非為鹹土，即為沿澤沮洳之地，人烟亦甚稀少，如經都蘭以至燉煌安西，路線或有可能，至如新疆境內之交通線，南疆廣漠，流沙浩瀚，非蒙古戈壁可比，汽車馳行流沙之上，幾不可能，且如南疆出口，西通帕米爾高原，及蔥嶺山脊，從前法國鐵路的飛行汽車，雖曾由阿富汗越過蔥嶺，進入南

顧，而至通化，此種汽車，究非普通車輛可比，故欲於短期間取道南疆以出關境，良非易事，決非現有大山北路各道可比。最後更請一詳四川青海間之公路，四川西北松潘一帶，比較荒涼，且地勢在三公尺以上，修路工程，由平原而上，翻越如此高山，汽車爬山，固非易事，且青海東南一帶，又屬野蠻番人所居之地，故經過此種區域，修路工程，儘得慎重考慮。

我部西部地形特殊，地曠人稀，除非像蒙古高原之地，不需要多大工程，即可開闢路線，通行汽車，否則高山深谷之區，興建大工程，則人力如何籌措，供養如何取給，右在均費籌措，舉一個例子，川康公路修至雅安以西，人口即成一大的問題，且人數一多，米糧供給，本埠出產不足，至賴遠道輸送，實是甚大困難，像康定名爲西康省會，實則其地之屯面，尚不及重慶郊外磁器口之熱鬧，邊地城鎮所在之地，大多類是，所以談到邊地之興修工程，人烟稀少，供養困難，是一件很值得注意的大事，不是普通工程困難，就不值得開發，就不進行建設工作，不過對於這種地方，當先即瞭解困難所在，有所準備，再去應付困難，克服困難。從前美國在塞拉坡盛的巴拿馬，去開運運河，固是我們從事建設工作的榜樣，他們初步的工作，也是先研究該地的困難所在，而設法克服，終於底於成。

(歐德一筆記)

對電訊事業說三事

——電政第三區特派員辦事處成立週年紀念告全區工作同志書——

趙會廷

湖日神聖抗戰開始，電訊事業配合軍事，政治，經濟之需要，其任務愈趨重要，本部爲應付事功，指揮便利，爰於二十八年將全國各戰區電訊網劃爲三大區域，每區設立電政特派員一人，綜理區內電訊事宜，其管轄範圍擴展及於數省，我蘇、浙、皖、贛、閩、粵、閩、東、南、五省爲電政第三區。本人受命中央謄膺本區電政特派員，於去年九月九日成立辦事處，秉承中樞及本區最高軍事長官辦理軍政有關之電訊工程，及區內電政之一應改善事宜，一年以來，我東南軍民及電訊工作同志，在艱難困苦，人材缺乏，軍、警、張之中，努力推進各項電訊工作，報話線路之擴展達數千公里，載波電話及單音站之裝置改善，得具貫通前後兩方，無綫電報話之遠立，以補有綫電之不足，其他通訊隊之組織，得與前方軍隊取得密切之聯繫。至於各地員工，尚能克盡職責，尤於敵人殘暴炸彈破壞之際，冒險搶修，幸無阻礙。目前通訊上最大問題，吾全體同仁應奮勉全力以赴者，計有「時」、「人」、「材」三事，德茲一週紀念之日，尤宜檢討過去，用策少茲。

過去各項工程設施，雖不乏相當成績，但間有不能如期開工或完成者，不無遺憾。推原其故，此項工程籌設之初，負責主持者缺乏縝密之計劃，及進度表之嚴格規定與執行，準備工作，未臻充分，往往因一小部份財力之稍延，致貽誤整個工程之開展，其中運轉之困難，及承辦商號之怯宕，固爲造成蹉跎之最大原因，但我人尚未盡最大之努力，實亦不容辭咎。此次德國一舉擊敗法國，其理由雖非一端，然德國人民之奮發有爲，埋頭苦幹，每日工作超過十四小時，急起直追，準備充分，要造成勝利之主因。凡我全體同仁，尤其最高級主管人員，均應迅起事功，以身作則，今日之事切弗延至明日，此分鐘之事切弗延至下分鐘，更不能固於有限之辦公時間處身公務，須隨時隨地以解決困難，推進各項工作，欲求電訊服務之能滿意，第一須完成「迅」字，我辦事事落伍，致敵入得勝，挽救危亡，惟有迎頭趕上，而辦理電政者當特別敏捷，爭取時間，此我全體同志所當深切認識者一也。

任何事業之成功，有賴於人才，關於人才問題，我誠普遍現象，一方面爲非不獲人，一方面爲人不遇事，此乃無可語言而亟待調整者。解決人才之缺乏，已有本部技訓所積極從事訓練，本區各地亦有各種電訊訓練班之設立，以作育人才

運輸汽油芻議

薛鑑衡

有客問：「某機關在某地陸續購進汽油二千高加侖，搶運至重慶，歷時半載，何以僅運到四萬餘加侖？」答曰：「此項汽油，幸在運輸途中，儘量利用水道，雖運輸稍緩，現除在途者不計外，已有四萬餘加侖，倘全程均用汽車，則此二十萬加侖之寶貴油料，將被運油之車，在途消耗盡淨，並無一滴汽油到渝矣！」客愕然者久之。

原來汽車運輸汽油，每車約可載六百加侖，每行十公里耗用汽油約一加侖，自某地至重慶，全程可通汽車，相距約三千里，倘汽車載油六百加侖，直駛重慶，沿途用油，取給於車載，則車到重慶，已耗用去三百餘加侖，實僅三百餘加侖到渝，惟該車回程，亦須耗油三百加侖，故到渝之三百加侖，不得不仍交該車領用，即六百加侖之汽油，除在途損漏不計外，將無一滴汽油留存重慶，實非奇事！惟各機關於實際運油時，一因分段接運，二因運油車耗用之油料，大多沿途添加，並不取給於車，故此項極不經濟之事實，往往屢而不一，不能引起深切注意。

自安南一路突生變化，後方各地汽油，來源愈感困難，亦愈覺有統籌辦法以解決油荒必要，爰就管見擬具幾種運油經濟辦法如後：

利用水道

汽車通有路線往往有水道可以利用，試舉數例：湘黔公路與沅江平行，水運可以直接貫州之鎮遠或重安江。桂黔公路，則自桂境之柳州，有水道可通黔境之三合。湘川公路在湘境與沅江平行，可達漣溪，川境自沿河或彭水起，可循黔江直達高陵，自此東連萬縣，西接重慶，輪運極便。黔川公路，則自松坎以下，循松坎河（綦江）順流而下，可以直到重慶。汽油運輸，不畏水濕，不嫌遲緩，如能儘量利用水運，則油料之節省必多，惜各機關運輸油料時，往往貪圖省事，不察結果，不知儘量利用水道。即如松坎至重慶一段水道，如能利用運油，即可減少自松坎至重慶一九六公里之行程，每車來回一次，即可節省汽油四十加侖，假定該段每日經行運油汽車三十輛，一年即可節省汽油四十餘萬加侖，一路如此，各路皆然，節省油料，為數甚鉅。

選擇路線

運油途徑不在全線距離之遠近，而在比較汽車行程之短長，假定汽油自進口地至目的地，有二線可循，甲線繞道運輸，相距四

千公里，但其間三千公里，有鐵路水道可以聯運，故汽車行程，實僅一千公里，乙線相距二千公里，但其間有汽車行程一千五百公里，則即應捨乙而取甲。須知汽車運輸之成本，數十倍於火車民船，故里程雖遠，而費用反低，此其一；汽車運量極小，遠不如火車一輛之可裝四十噸，民船一艘之可裝數噸至數十噸，故甲線里程雖長，而因運量大，速率增，此其二；汽車必須來回行駛，故甲線公路里程，雖較乙線短五百公里，但因往返行駛，均需耗油之故，實際相差有一千公里之多，此其三。

分站加油

途中心行駛所需之油，不准取給於本車所載之油，而向沿途預存油料各站添用之謂。現在各機關運油汽車，往往直達行駛，途中耗用油料，任憑司機取給車載，不獨流弊重重，且亦至不經濟。假定每車載油五百加侖，則五萬加侖之汽油，自昆明運到重慶，倘直達運輸，則需車一百輛，途中耗油二萬加侖，運到重慶者，僅三萬加侖。倘實行分站加油，則因各車用油，並不取給於車載之故，故用汽車六十輛，而運到重慶之油，同樣為三萬加侖。六十輛之汽車，往來昆渝，僅需一萬二千加侖之汽油，而此一萬二千加侖之汽油，分運至各站，僅用汽油約三千餘加侖，故照分站加油辦法，則途中耗用油料，僅(12,000+3,000)÷15，

300)一萬五千加侖，較不分段之需二萬加侖者，實際可省五千加侖。

現在各機關需用汽油，

油槽汽車

機均以運貨汽車運送，每車載重自一噸半至二噸，可載汽油五百至七百加侖，載量小如滲漏大，至不經油。倘能改用特製車身，專運汽油之重油槽汽車(Tank Truck)，其利有三：

(一)載量大 自臘皮經貴陽至重慶，計程二、二九六公里，倘用道奇牌F模式(Moodel)貨車運油，則每車可載油六百加侖，沿途滲漏及耗用油料約為每十公里一加侖，故該車自臘皮至重慶，將耗用車載油料二百三十加侖，回程亦然，則留存重慶之油，僅一百四十加侖。按言之，臘皮有油十萬加侖，運到重慶時，僅得二萬餘加侖，倘用道奇H模式(H模式更佳)汽車，特製油槽車身，則每車可裝油料一千二百加侖，而沿途耗用油料，就所知實驗而言，與完全與F模式車同。故此十萬加侖之油，倘用油槽車運，即有六萬餘加侖可以運到重慶。

(二)滲漏少 汽油運輸，因裝用之容器不同，而滲漏之程度亦迥異，舉例如左：

每千公里滲漏百分率	
五加侖小罐	20%
五十加侖大鼓	10%

油槽車

1%以下

(三)走漏難 司機人員走漏油料，防不勝防，或將油鼓敲損，盜貨油料，而虛報運輸途中撞損之滲漏，或隨車加裝油料，而私營買賣，或竟私帶客貨。如用油槽汽車，則一因車身爲柱形體，二可在起運地妥加封誌，倘實行分站加油辦法，種種弊病，雖不能一掃而空，亦可免去大半。

電訊機關節用汽油辦法

- (一)各報話局台電力之供給，應儘量利用當地路局電廠或其他有發電機機關之電力，各小發電機應酌量改裝煤油爐，以資節省油料。
- (二)各無線電報話(台)充電及開機所用汽油，除照向例規定填造「電源供給情形月報表」及「充電用油紀錄表」由主管員負責切實查核外，應1.減少不必要之開會時間及次數；2.每次會晤應遵守時刻，各台開時鐘須逐日互相較準，如無必要，不得提早開機；3.在會晤時，各話台於詢問長途台如無發出電話，應即將發話機停閉，候對方呼叫規定時間終了時，如並無正在交談之電話，應立將收話機停閉；4.各台不得與非定通話地報各台以外之任何電台擅自通訊。
- (三)各報務站除應將充電用油紀錄詳細報由工務處切實查核外，各路載波電話應依照話務情形規定開放時間，如話務較輕應由工務處規定兩地互會時間，或隨時由報務處通知開放，倘在規定開放時間以外遇緊急通話必須開放時，得不分日夜隨時開放，以利通話。
- (四)各局台處對於無時間性限制之運輸，以利用人力水運及其他不須以汽油爲燃料之交通工具爲原則，爲辦理便利起見，並應切實調查各地水陸運輸線有無商辦運輸公司交通工具種類，各地間運輸所需最多最少時日，以及計費辦法，俾資參考，如確需卡車運料或材料必須估計重量，勿使載重不足或過度，尤宜事先預留回程或空程任務，以免放空。
- (五)自備卡車應儘量利用酒精代汽油，或改裝爲木炭車，或加裝其他省油設備。
- (六)卡車運送員工具，修造鐵路，除有緊急情形如搶修等外，應以工程預算內所規定爲限。
- (七)各局台處除之座車非萬不得已時，無得任意使用。

酒精代油

料，倘能代以酒精或木炭，即可將油料掃數運到目的地，查酒精木炭，內地各省，隨地取給，十分便利，雖酒精與木炭行車，不及汽油之輕便，但汽油運輸，倘能估計耗量，預定計劃，決不如客貨運輸之於時間性，有重大關係。亦不如貨物之在途日久，而有雨濕霉爛之損失。

國產水電瓶的新發明

製造氯化鋰代用品的經過

本文作者略歷——傅士彝君，現年二十五歲，湖南瀏陽人，二十九年三月奉調吉安電報局勤務，本屆製務員升等考試及格，升為二等製務員。

傅士彝

電源是一切電氣通訊之母，沒有了鉄絲，可用無線電，沒有了電報材料，可用電話，如果沒有了電源，却無論如何沒有辦法。幸好現今應用最廣的雷氏水電瓶，大部分都是國產材料，如蘇州湖廣，銅條湖廣，浙江都產，石墨和炭，更不是問題，並且它的消耗量也特昂少，惟有這主要的電液材料「氯化鋰」，尚須仰給外國，未免是一個大才的缺憾。因此，我決心研究氯化鋰之代用品。

第一次，我用硝酸鉀（火硝）溶液試驗，當我將電表接上，我發覺那銀針跳動的影到L字上，我真高興得直跳起來，且我這次考取了中等班考卷高與十倍。我彷彿看到成功的人才在向我微笑，招手！研究並不是枯燥的事情，恰比任何事物都來得有興趣，如果你能深切了解的話。

幹了一個通宵的班班，因為興趣的刺激，毫不感到疲倦的接着又是一個整天。醬油、醋、酒、茶、石灰、洗滌、以及豆汁、米湯……大的小的，好的的的瓶子，擺滿了一桌，因為藥性的關係，我的皮膚被浸蝕得成白色，使用的工具也弄得利害，我真興奮地忙著測驗、比較、加熱、配料，有時我需要沉思，有時我又需要翻書，沒有我的助手，在幫忙著我，真是應付不了。本文後面的附表，就是我初期研究的一部份記錄。

從那些實驗的結果，我們知道有很多的電液，比如濃醋，火

箱加明礬等，都能產生頗大的電流，可是我不能滿意，因為這些材料，或者不能多量購得，或者價值太貴，最大的原因，還是原料不能純淨，又沒有一定的標準。所以我用一個雷氏電瓶做標準，務以達到這標準為目的，最後，我是用「氯化鋰」（食鹽）「氯化鈣」（消石灰）「清水」三者，作一個相當手模的泡製與配合，達到了我的志願。這種電瓶，（八放新電瓶心子）電壓為一，四伏脫至一，三伏脫，內部抵抗為〇，八歐姆至〇，五歐姆，如用黃銅罐筒式心子，內部阻力更小，僅為〇，六歐姆至〇，八歐姆，如以同一電瓶心子，而量電液，與雷氏電瓶比較，一切俱全相似，內部阻力且較雷氏電瓶為小，而電液之純淨，配製之簡單，尤為餘事。個人並曾多次將此種電液配製之電瓶投入試驗試用，結果音浪洪亮清晰，尤為最有之代用品。

寫到這裏，我深深感到「力行」之重要，有許多擺在眼前而極接近的道理，因為我們不肯去研究，所以始終不能明白，有些人則故意的好高騖遠，圖圖「掛式」的死刑住一套高深的名辭，把一切問題都看得高不可測，正所謂「道在邇而求諸遠」。我們要知道，從實際研究得來的學識是深刻的，澈底的，依然的臨淵羨魚，對於現實祇有更寬遠阿！尤其當這敵人厲行封鎖政策的時候，我們當特別竭盡棉薄，想法子自力更生，以毀滅敵人的企圖，這不是難題，只要我們有決心，有毅力，必能無往而不成功，當然

許多無謂的挫折，困難，甚至阻撓是免不了的。在此應感謝吉安電報局的沈楷先生，他給予我不少的指示與協助，還有我的助手——程却非君，他總熱心的帶着笑臉留心如何協助我的工作。

方 法 說 明

原料：氯化鈉，（食鹽）氫氧化鈣，（消石灰）清水，及全部電瓶心子。（鉗絲、錳塊、炭板、一仍稱貫，鉗塊之關係特為重要，陳有變化者不能用）。

方寸：將食鹽三份 清水十份，倒入缸內，以棍不斷攪勻之，至食鹽全部溶為爲止，再將消石灰半份，（以上均按容量）分數次加入溶液中，並以棍攪勻之，候錳塊沉澱，（爲黑灰色之沉澱物）全部電液澄清如碧，（極似礦泉水）即可取用。注電液入電瓶時，因不此種清水，有震出電瓶之虞，宜注滿一瓶，以增長電瓶之壽命，減少內部阻力。

注意：1. 亂傷時之手續，不可顛倒錯亂，否則將生不同之化學性質。2. 電液之水，須好天落水，其次爲泉水，含雜質之水，不可使用。3. 生石灰加水，即成消石灰，爲白色之粉末。4. 食鹽宜置鍋內高熱，烘培好，再使用，以除去氯化氫等雜質。5. 若天氣潮濕，水份蒸發，可以純清水隨時添入補充之。

理 論 說 明

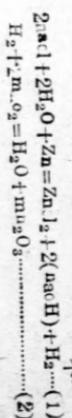
凡鹽類、酸類、鹼類水溶液，尤以電解度大之溶液，浸金屬於其中，因「離子化傾向」大小之關係，皆能發生電流，下表爲個人研究結果的一部分：（用雷氏電瓶心子）

電 液	電 壓	降 落 度
火硝水溶液	〇、六	〇、四
洗鹼溶液	一、二	〇、八
醋	一、二	〇、八
消 石 灰	一、〇	〇、七
醬 油	一、二	〇、八
生 豆 汁	一、〇	〇、五
樟 腦 水	一、二	〇、七
火硝加明礬	一、三	〇、九
洗鹼加消石灰	一、三	〇、九

由此可證明發生電流之電液甚多，如再製成當，也能產生巨大的電流，但原原料之便宜，採購容易，而製簡單三個觀點比較，還是以食鹽加消石灰之水溶液爲最宜，就電瓶本身如電壓內抗等比較，也以此法居首。現在再將它的化學理論試擬如次：

氯化鈉溶於水，即電離爲鈉離子與氯離子，

鉍條入溶液內根據物理學之解釋其溶於液內之鉍原子，即帶有少許之正電，而鉍離子，殘留鉍之負電於鉍條，故鉍條爲負極，鉍離子之正電荷使鉍條附近之電液水亦帶正電荷，排斥同性之鉍離子，才炭板板，失去電荷爲鉍離子，鉍板迅速與水化合爲氫氧化鉍，放出氫氣，鉍板乃成極劑二。作鉍板用而放三。二鉍。此際帶鉍離子，乃與帶正電之鉍離子，化合成鉍化鉍，中和失去電荷。擬化學方如下：



放電時所生之氫氧化鉍溶液，復可與鉍化合爲鉍酸鉍與氫氣，同上所述之由，氫氣與二氯化鉍作用成三。作二鉍發生電流，電液中因僅殘留。化鉍鉍鉍鉍。

至消石灰之作用有三：

- (一) 使電液中少許之氫氧化鈣，加強化學變化之進行。
 - (二) 因電液中有少許氫氧化鈣，電瓶可增高，電阻可減少，電力更穩定，電瓶壽命得以增長。
 - (三) 使之包作電液中心一切不執行之雜質，使之沉澱，（沉澱物黑灰色）電液及可純淨，減少電瓶之內部作用。
- 電液之鑑定：若以炭酸鈉，（洗滌鹼）溶於電液中，則迅速變爲白色乳狀之液體，其化學性質尚不能明瞭。無論以何種化鉍，或氫氧化鈣，溶液加炭酸鈉，俱無此反應，是足證明此種電液爲一特殊之化合物液體。

電瓶性質

(一) 此種電瓶之電流，供給壽命甚長，經詳細比較，並不短於雷氏電瓶。

(二) 此種電瓶，如經不斷長時間之放電，或驟將短路而成極化作用，電壓降低，可更換電瓶心子繼續使用，所換下之電瓶心子，宜用清水泡浸洗淨，晒乾或烘乾，即可繼續使用。

(三) 電液渾濁不清，瓶底黑色沉澱增多，用電表測驗，電壓降低，電阻增大，即須更換電液。

(四) 此種電液味醜澀，其鑑定電液之乳狀化合物，如以雷氏電瓶中，陳腐不能用之廢液水，(即稀化鈣水)加醋酸鈉，亦有同樣之結果，其化合物是否碳酸鈣， $ZnCO_3 \cdot Zn(OH)_2$ 願高明有以指正之。

(五) 此種電瓶一切管理手續及注意點，均同雷氏電瓶。

勸 誤

本刊第四十一期第七八二頁上欄長方形框內所刊「李紹平」，應為「李溫平」。又四十四五期刊第三〇頁中欄第六行第一字「Jovona」，應為「Jovona」，同期第八三一頁中欄第十一行第六十七兩字「時間」，應為「待間」。均為手民誤植，用特更正。

讀者專論

公路問題小研討

黃思慕

余向供職于鐵道工程，對於公路很少認識，猶憶在河南鄭州時，但知鄰近之周鄭公路，天雨即停車，彼時亦不以為意，且當局方積極進行於各鐵路之擴充，公路似較次要，其中雖有為人所稱頌者，而實際上在承平之際，工料且賤，車輛汽油來源亦易，且客貨運輸，俱不擁擠，自然易於收效，迨乎抗戰軍興，各鐵道之已成者，或淪陷或毀棄，而未成者，又緩不濟急，于是公路之重要性陡增，復以政府開發西北西南關係，各項運輸集于一隅，西南西北各公路之開闢與建設，以及管理設備等事項，其重要性幾與軍事相埒，而名界屬望之殷，倍於往昔，求全之望，自所難免。

余自平漢路務結束，到西安後，方擬乘公路汽車赴滬，而屆人之先我而至者，羣以橋樑之匱陋，搭車之困難，沿綫設備之草率，及司機之跋扈相告，勸觀乘坐西北汽車者畏途，及抵滬後，友人相告，亦多所責難，然在從事各公路友人方面觀之，則對於整理路務，莫不積極進行，何以收效甚微？其癥結所在，似頗予人以研究之地步者。

余由西安經西北公路以達成都，復由成渝公路至重慶，旋由西南公路至貴陽昆明，繼到宣威，

從事川滇公路，爰就沿綫觀察所得，以為欲圖整理，似應注意下列三項問題：

工程問題

以前已成之各公路，多由省辦，經費有限，建築時往往因陋就簡，以致不合標準，及臨時設備之處甚多，彼時行車極少，並不發生若何困難，一經收歸國營，即值運輸頻繁之際，以不健全之組織，應付經常修養，已感不給，更有何餘力顧及澈底之改善，因循愈久，損壞愈甚，即有擇要興辦者，亦感緩不濟急，而主持路政者，其目的多在減少途程時間，以增加運量，故多以增速度。凡此固屬要務，然對於路面整理，多以普通修養視之，查路面之良否，關係車輛之壽命至鉅，倘建築時厚度適宜，鋪砌合法，養路時組織嚴密，砂石充足，則車輛行經其上，平穩不顛，輪胎鋼板水箱汽缸之損壞，可以大量減少。倘路面厚度不足，則基礎欠固，鋪設不遵標準，則到處坑凹坎坷，修養既較困難，行車尤覺震動，且最易折斷鋼板，次則爆炸輪胎，間接可使水箱毀壞，汽缸破裂，而上項材料，均關係外國，不獨價值昂貴，耗費至鉅，復以牌號分歧，貨品

常感缺乏，以致各路莫不有修無可修之車，廢置廠中，減少運量至鉅。(川滇公路彭宜段新路面之爲人稱譽爲模範公路，即係能依照標準分層堆砌所得之結果。)故余以爲路面之整理，爲公路第一要務，以現在各路行駛車輛之數目，應用柏油路面，但事實上辦不到，只有在泥結路面上，作一番工作，各新開路綫，于施工時，必須嚴格遵照標準，分層鋪砌結實，切不可忽略以求不合理之速成，致貽後患。而在已成之路，凡發現路面磨蝕過甚之處，必分段翻修，澈底依法改善，以期一勞永逸，雖多耗工款，而資金仍流在國內，較之常換配件，利權外溢，猶勝一籌也。

至于建設永久式橋梁以減少渡口時間，固宜提前興辦，唯在橋梁未完成以前，應審度情形，先建臨時便橋，或多建碼頭，預備充分船隻，以利渡運。猶憶余于上年四月經過烏江渡口時，僅設碼頭一處，人力渡船三隻，而壞其二，彼時兩岸待渡之車輛達百餘輛，致候五小時之久，不獨虛糜時間，且日標甚大，空曠堪慮，應以爲戒。

司機問題

抗戰以前，司機人才有限，及軍興後，需要陡增，立早供不應求狀況，致技術平常，濫竽充數者甚多，而各需用機關，以缺人關係，不得不曲予優容以羈留之，因之司機大可居奇，往往非法圖利，不以去留爲意，故駕駛時，漫不經心，常肇事端，且事變發生地點，百分之九十不

在險峻之處，尤可證其疏忽，而當局對於事變之處置，并不十分嚴厲更不足以示警惕，甚至有租如駕駛而不知機件之配合者，以致在途偶感機件不靈，即手足失措，曾見渝來途中某客車司機，因不知修理，停車以待後來車上司機代修，(此車爲余所乘。)始行前進，其誤事可想而知。近來雖各路緊加訓練，部中亦極注意，然司機中之技藝嫺熟，駕駛留心者，固不乏人，而藉習去餘，任意妄爲者，仍復不少，最近派在各路試用生，尤喜強代司機開車，以致肇禍之事，時有所聞。(川滇肇事，多因試用生開車所致，且最易與司機發生衝突。)深予旅客及各界以不良印象，亟應制止，余意以此後訓練司機，似宜注重者爲：(一)司機應詳細了解機件之組織，隨時可自行修理；(二)應增加練習時間，須練習純熟，方准其担任駕駛職務；(三)隨車試用須嚴加限制，以免滋事；(四)對於疏忽肇事，應嚴厲處分，如傷及人命，應交法庭依法處辦；(五)編登記後嚴行淘汰不良份子，以免害羣。

管理問題

公路管理最複雜困難部份，即爲中途車輛及司機行動，蓋以公路站址相距至少數十公里，車輛一經出站，全權即在司機，近雖有管理站檢查之設，而仍限于區域，彼司機等在站外數公里裝卸客貨，適量載載，各站雖明知其弊，而檢查難周，管理無法，且車輛行駛到遠無定時

，各站以極少努力，亦不敢在站外等候檢查，甚至因其中包庇有人，恐致投鼠忌器而抱不多事主義者，故仍無所忌諱，長此以往，漏卮甚大，亟宜另籌妥善補救辦法。余意以爲管理司機，須趨重軍事紀律化，凡停車宿站，分別設置司機宿舍，嚴訂管理規則，以防其與各地奸商通往來，並制止一切不良習慣之私人生活，俾以全副精神執行職務，再則組織武裝巡邏檢查車，以較高職員担任，每日在沿綫不定區域隨時抽查，遇有私帶客貨或違禁物品，及無故在途中停車憩息者，分別輕重從嚴懲處，至於管理站檢查站則可縮小其範圍，而營業機務兩部份之主管人員，所管區域不宜過長，且尤須勤予巡查，以事周密。

以上所言，僅就余個人所見到者，調供一得之愚，此外如(一)修車技工之技術平常，致所修車輛甫經出廠又復拋錨；(二)修車工作效率過低致常有車輛在站停候，減少運量，且易惹旅客煩言；(三)無修車廠之小站，各站長常有不明機件組合，而受站內修車匠之蒙蔽，甚至不服其指揮；(四)各車司機隨身所帶零星工具，及補輪胎材料不齊全，致在途中小有阻壞，即無辦法；(五)各級人員于公路立場及其性質，缺乏深確認識，致有遇事舉措輕重失宜之處；(六)各級機關公文表冊過於繁瑣，致影響實際，趨重應付。現時似均有審度情形，加以改革之必要也。

特約
撰述

修改話務員章程之我見

張磐石

竊自抗戰以還，前方軍情瞬息萬變，舉凡機宜之指示，情報之傳遞，防空網之聯絡，全賴長途電話以收敏捷之效，消息既獲靈通，而事機亦得無貽誤，足見抗戰期間之通訊幹線，長途電話實居重要地位。故本部對於幹線維護，前由電報幹線工務處辦理者，現已改為長途電話幹線維護工務處以電話編為主，而以報線附帶，他如建設方面，並成立電話網總隊八個，以期格外靈捷。但欲求長途業務之完善，推而及於通話之敏捷，培綫之準確，應付之得當，其關鍵全視話務員能力與識技術如何，及盡責與否為斷。惟查前訂話務員章程時，長途電話尚在萌芽時代，一切條文均係依照市內、話務、形勢整訂，現年話務處

展，一日千里，已由萌芽時代進為極重要之階段，是長途話務員之優劣，關係抗戰前途業務之興替至重且鉅，近聞本部對於話務員章程，擬着手加以修改，以應需要，爰就管見所及，完舉意見數條，以供參考，尙希關心長途電話業務者，發揮偉見，共襄進行，俾收集思廣益之效，而樹改良待遇之基，話務前途，實利賴之。

查市內話務員祇管接線、程度低尚無妨礙，惟長途話務員處理紀錄，應付用戶，非有相當程度，敏捷腦筋，眼明手快且穩之全能人才，難以勝任。故其實格應提高為初中畢業，並經相當時間之訓練為限，不得由各局任意濫收，以貶視業務之訓練為限，至應專領班等高級話務員，為長途電話業務上之

幹部，尤非幹練不可，擬以高中畢業程度為標準時間之訓練，及由低級話務員中之優秀份子，經會考及格者為限。

在我國長途電話，前以在萌芽時代，尚不注意，話務人員，無訓練所薪後之訓練班之設立，所有話務員均由各局保薦，有以局役升充，有以工人派充，優劣不一，程度參差。現在長途業務日趨發達，實為電政之中興事業，故話務員之薪級自應提高，雖初級話務員已提高自二十八元起，維持生活，仍百物昂貴，生活程度已高數倍，維持生活，仍覺困難。現在各局派員已收自三十元起，業務員已自四十一元起，話務員工作之重要，職務之繁忙，均在派員之上，依照目前情形，似應略予提高，以便選拔優秀人才，低級話務員自(三十六元起)，高級話務員擬自(四十六元)起，其薪級比照三等報務員例，擬列表一左：

級	薪
1	180
2	170
3	160
4	150
5	140
6	130
7	120
8	114
9	106
10	98
11	90
12	84
13	78
14	72
15	66
16	60
17	55
18	50
19	46
20	42
21	39
22	36

查市內話務員之懲戒與長途電話員之懲戒，頗多不同之處，原定懲戒各條，均依市內業務情形而訂，殊欠妥

評，似應修改，以資遵循。擬以章程一者，應依法究辦。其犯第五節者，并應追繳或勒令賠償之。又第三十二條有左列情事之一者降級之各節，擬修改為：一、不受上級人員指揮者；二、告假積假期滿後逾一個月仍不銷假者；三、任意曠職至一星期以上者；四、捏名誣控經查

第三十條有左列情事之一者，應予撤職或改訂：一、洩漏通信之秘密者；二、貽誤軍政重要電話，致發生重大損失者；三、利用電信裝置私自傳遞有關軍政重要消息者；四、毀壞電線電桿有礙阻礙話務者；五、營私舞弊或侵吞公款者；六、

吸食鴉片等毒物者；七、擊斃濟民者；八、刑事處分者；九、私在部處營業者；十、屢受懲戒處分不知改過自新者；十一、受降級處分二次者；十二、其他未經列舉而與前條各項情形類者。又三十一條擬修改為：凡犯前條一至六各節之

明屬實者；五、線路通暢時久關不發，或久叫不應，及久關不轉故意延誤者；六、受人請托拍發免費電話者；七、未經告明該班不利三次以上者；八、中間各局值機人員擅自關截直達話線，阻礙重要通話者；九、奉調他局任意逗留至半月以上者；十、竊聽重要電話者。第三十四條「凡受降級處分之話員該屆者核不給成績分數」下，擬增加「其犯第三十二條第六項者，並應賠償話費」。第三十九條有左列情事之一者，得酌量情形處以月薪百分之三以上，百分之三十以下之罰薪各節，擬改爲：一、長途線路發生障礙，未經報告上級人員派工修理，任意遷延，致誤重要軍政電話者；二、在班玩忽及夜班酣睡，致誤重要軍政電話者；三、私自擅辦業務免費電話者；四、貽誤加急電話者；五、值機時擅離職守者；六、不按定章爭先發話者；七、值機人員在班爭鬧騷罵者；八、未經聲明過時不到者；九、不俟接替先行離班者；十、在班阻他局值機人員或同事開談嬉笑及口角者；十一、在班與本局用戶開談者；十二、在班言語出於喧嘩率以以外者；十三、對於用戶語欠和平者；十四、通話未畢，不照定率擅自拆線者；十五、用戶久叫不來，不通叫號用戶者；十六、用戶不聽不同連續號碼者；十七、其他未經列舉而與前列各項情事相當者。以上犯第三十七兩項者，並應賠償通話費。

○話務員之川資
查長途電話未設立時，各局市內話員均局方自行招雇，并無調派情事，故話員章程內亦無此項規章，現在話員調派頻繁，似應專章規定，以便遵照。擬請添加川資第一章，并添加五條，暫擬各條文如下：「第○條」話務員調派時，除依本章第○條之規定外，凡通輪船火車之處費二等火車票，或房船票價，其不通各處核實支報。」

「第○條」話務員調派時，除發給舟車等費外，每日另給膳宿費四元，但中途無故逗留之日不給。」「第○條」話務員調派時，其舟車等費應由原在機關酌量撥給。」「第○條」撥給舟車等費之電政機關，應將所寄數目及發給日期，通知到達局列收日報。」「第○條」話務員出差，除川資應照第○條規定辦理外，其膳宿費另行規定之。」

△維游擊區郵務之不易

△樞社郵局長吳靜齋殉職
西京來信：樞社郵局長吳靜齋殉職。地，極致淫掠；極致蹂躪。樞社郵局長吳靜齋，率信差周瑞祥，及臨時信差高鳴忠，於敵運估檢社時，衝進鄉間，不料被敵窺見捕獲，即于途中槍殺，信差周瑞祥亦刺一目，生死不明云云。查郵局員工十餘名四面包圍之游擊區內維持郵務，倘無當地軍政機關為之保護聯絡，其困難險情形，實難想像。檢社吳局長此次殉難，益證敵寇之仇視我交通員工，及維持游擊區郵務之不易也。

部務紀要

▲政院重要訓令兩則

(一)略以「公務員投機買賣，及經營商業，早經懸為厲禁，近中央及各地方高級公務人員，仍有直接經營商業，及兼為私營商業之管理人員，或從事掌管其職務有關之商業，甚至利用地位與權力，假公濟私，投機取巧，囤積居奇，亟應重申禁令，懲飭官常，如有違犯上項情事或刑罰法者，應即分別情節輕重，依法從重懲處，不得稍存徇隱，該管長官知情不舉，同干處分。但公務員父兄原係經商，其法定繼承之商業，如無公務員服務法第三條之行為，公務員不得假借權力，以圖本身或他人之利益，并不得利用職務上之機會，加損害於人。」自不應認為違法，又公務員以儲蓄所得，投資於正當生產事業，並非由本身自行經理者，亦不在限制之列。」等因。
(二)略以「中央派赴各省出差人員，一言一動，皆與中央威信，及己身聲譽有關，稍或不檢，非特害入輕視，自貶侮辱，甚至所奉職務，無法進行。近聞各部會出差人員，間有不知自愛者，或則攜帶貨物，避免稅徵，或則需索供贖，

希圖便逸，此種賄賂口實之事，不一而足，嗣後部會署局派赴各省出差人員，事前固應慎選適當人員，以期克盡職責，隨時時尤必面加語誡，使知有所儆惕，如發見所派人員，有玷辱身分，發生非議情事，務必立予追究，明付懲戒。等因。

以上兩案，業由部通令各附屬機關一體遵照矣。

樂西公路積極打通

樂西公路關係重要，限期緊迫，今年四月公路總管理處趙處長曾親往督工，歷時三月。惟該路工程浩大，困難重重，茲以限期已迫，趙處長乃再度前往督工，經於九月十四日出發，聞須俟該路打通後始行返渝。又聞樂西公路工程處，在渝原設有招工處，現因積極趕工關係，所需大批技工，採購多量器材，擬改招工處為辦事處云。

修正留學生選用法

查本部選用留學生暫行辦法，對於選用留學生資格，未經規定，往往各機關遴選之留學生，其資格未必高於國內大學畢業生，而待遇則倍其數，因此在各機關實習之國內大學生，時感不滿，茲為力求公允起見，擬將該辦法增列：本部選用國外留學生，須大學畢業，在國外著名工廠實習二年以上，或得有碩士以上學位，并有關於實習或交通學科之論著，經審查合格者為限云。

△本年度電信各線路遭遇空襲損壞及搶修情形摘要 (一) 馬杏勳

月	日	時	間	修途電話(無線)	電報(有線)	重慶市內電報	備註
四月	廿二日	下午	十時				各線路未受損失
四月	廿四日	下午	十時三刻				重慶市內電報
四月	三十日	上午	二時半				重慶市內電報
五月	十八日	下午	六時半				重慶市內電報
五月	十九日	下午	六時一刻				重慶市內電報
五月	二十日	上午	七時廿分				重慶市內電報
同	日	下午	七時廿分				重慶市內電報
五月	廿一日	上午	十時十分				重慶市內電報
同	日	下午	九時半				重慶市內電報
五月	廿二日	上午	六時四十分				重慶市內電報