

抗戰與交通

(讀閱 同關機各部本供專刊本) 期四十第刊月半



而示 西南 公路 渝筑 段花 嫩坪 盤山 繞之 一部 份長 約二 十餘 公里 舊路 陸變 過急 危險 異常 現已 改善

國立北平圖書館藏

周年紀念號

—— 本期要目 ——

告交通界全體同人書

公 權

以事實答復外界的責難

野 馬

武漢廣州撤退之前後 (同人集體

作)

陳延炯 鄒安樂 朱一成 顏澤滋 等

專載

光明的希望
抗戰中之交通建設(下)

漢緬公路旅行記

張孟令

「讀書與」小組運動

編者

部務紀要

本部機關集中辦公
新路處理公文訊
香港及川滇路購料審標會成立
川藏電局移渝辦公
訓練有線無線報務員訊
防護團接管交通警備
修訂各地交通聯席會談辦法

第二期抗戰開始

告交通界全體同人書 公 權

- 第一：上下合一內外相通以全體一致之精神切切實實的幹
- 第二：人人聯繫事事聯繫以協同動作之精神趕趕快快的幹
- 第三：財力經濟物力經濟以認真省儉之精神刻刻苦苦的幹

「抗戰必勝，戰國必成」，已成爲今日全國人民堅決不移之信念。然抗戰如何能必勝？建國如何能必成？必須人人各竭其能，各盡其職，而後抗戰之力量集中，建國之目的可達。吾人當知立國之理，盛衰由人。有以全盛而亡國，有以多難而興邦。秦併六國，秦自滿，二世即亡；少康一旅，恭儉奮發，卒興夏室。以古證今，則知抗戰時期，人人應如何兢兢業業，忠其所事，致力於一切救國愛國工作之上，以求最後之勝利。軍興以來，交通界同人，深知抗戰與交通之關係密切，努力服務，未敢稍懈。現在第二期抗戰開始，交通之重要，更過於往日；而精神之爲用，尤甚於物質。故吾人必須刷新觀念，益求振作，以非常之努力，任非常之工作。謹舉數事，以爲抗戰第二期交通人員應具明確之認識，與最低限度之努力，以期共勉。

一、行政機關，最宜上下密切聯絡，各盡其長，方能辦事敏捷，並得宜，決不可仍前吏胥書辦之習。況交通事業，與軍事民事，關係

最切。工作不息，猶患難周；一有延擱，弊將百出。今後爲貫徹服務精神，克盡交通責任，必須力矯往弊，日求進步。明知困難當前，刻苦努力，人同此心。爲下者莫不顧端忠忱，爲上者莫不力求政舉。但按之實際，下每苦効忠無地，上每苦政令不舉。此皆由於同人平時缺少親切接近之機會，上下相隔，兩情不通，於是一切因循苟且，敷衍懈怠之消極心理，油然而生。故欲打破此種習氣，必先掃除漠不相關之態度，進而爲親密合作之聯繫。其最要者，尤爲以下各點：

1. 每一辦事機關單位，若各科室組等，應每星期舉行小組會議一次，由同人全體參加。除一切應行商洽之事，得以隨時聯絡外，所有業務上應與改革之處，儘可各抒所見，剴切條陳。平時如有見地，事無鉅細物無大小，亦宜隨時向上級直陳建議，無所隱諱。庶幾貫通全體之感，活靈機構之作。

2. 機關爲一有機體之組織，猶如機器。吾人對於機器某一部份，發生障礙時，雖小至一螺釘，亦必設法修理。然則對於一機關中某一部份，發生缺點時，爲顧全全體之利益，又安可視若無睹，不加補救？故上同人，於日常接觸之機會中，如見有不稱職者，必須隨時向上級舉發，建議調整。固不可以許爲直，亦不可因情廢言。俾得健全整個之組織，增進團體之力量。

3. 傷風害禮，莫大於賄，抗戰時期，尤須絕利去賄，方能振作人心。現在中央一再通令，嚴禁賄污，倘有故違，是忘愛國之誠，並連焚身之禍。交通事業，範圍至廣，服務人員，遍於全國。倘不人人深自刻厲，勉勵廉隅，何以昭信民衆，自樹風氣；而其最要者，在於上層階級，能以身作则，身體力行，然後潛移默化，方能普遍深入於人心。良以動人以言者，其感不深，動人以行者，其應必速。凡上之爲，可以導下，上所不爲，可以檢下。故今後各交通機關高級人員，尤須奉公守法，廉潔自愛。倘全體中發見任何同人，有任何弊端，爲保全令名，應不顧一切，隨時向上級檢舉，依法嚴懲。所以掃除敗類之份子，促進事業之發展。

二、各國於戰時期間，無不實行總動員；而動員

之解釋，員則爲人力物力，勤則爲人力物力的配合。換言之；卽爲交通的機樞。故總動員的工作中，交通動員應爲一切動員之中心。然則服務於交通界同人，應如何努力，方能盡其應盡之職責。交通之真諦，既在於「動」；交通工作，卽應建立於「動」的基礎之上。而「動」的涵義，在處理事務方面，可分爲「動頭」「動手」「動脚」三種。在上者，運用思想，提綱挈領，是謂「動頭」。在下者，實地工作，任其繁細，是謂「動手」。外勤者，常用赴外，巡查視察，是謂「動脚」。現在交通專業，在前方爲軍事作戰之要具，在後方爲服務民衆之機關，必須使用心力內勤外勤之各個作用，聯繫一體，方能通力合作，策進一切。換言之，「動頭」者，不能僅以運用思想爲滿足，如何審察時變，如何佈置周詳，必須進一步隨時「動脚」，實地考查，博詢衆謀。見有不善，應隨時「動手」，督率各方，切實改革。「動手」者不能僅以應付日常爲故事，如何盡其所能，期以至善，必須進一步隨時「動頭」，加以研究，加以推考，如有缺憾，應隨時「動脚」，親自與有關部份，聯絡接洽，推誠協商，設法改善。「動脚」者，不能僅以巡查視察爲例行，如何詳究得失，興革利弊，必須隨時「動頭」，隨時「動手」，實地規劃，相機策進。凡此心力並用之聯

繫關係，非僅能使人爲本職內推動工作之中心，而爲整個交通動員盡其應盡之責任。此次第三次參政會開會，各方對西南郵電公路，指摘當多，推其原因，並非某一部份，實在不能稱職，或某一人員，實在工作不力。惟以各人於處理本身工作之外，未能作進一步之研究，未能盡進一步之努力。因社會對交通之需要，與日俱增，吾人苟不順應潮流，力求改進，無法提高效能，無法排除實難。又最近 蔣委員長，令各部將第二期行政計劃，以三月爲一期，訂定具體實施方案，以後每隔三月，須將工作實際情形，報告一次，以爲考核工作進度之唯一標準。故吾人今後工作，無論遭遇任何困難，必須併集全力，加以趕進。現在運輸材料不易，補充設備甚難，但決不能因困難而遷就因循，更不能引時艱而謂爲當然。必須悉心研究簡易之策，以人力補救物力之不足。而最要者，在能厲行「動頭」「動手」「動脚」之三動主義，以使人人聯繫，事事聯繫，於人事密切的聯繫中，求得切實的合作。

三、現在抗戰期間，國家財政困難。然政府所以仍籌撥專款，從事交通之建設者，可知交通建設之工作，爲何等重要？而吾人肩荷之責任，爲何等重大？惟交通事業，千頭萬緒，欲以固定之經費，應付多方之建設，實感困難。故吾人必須刻苦工作，以最省之方法，達成大之功能；以多數之金錢，辦多數之事業。交通器材，大都仰給外米，現在外匯困難，故凡有可以利用舊有物資之處，應儘量設法利用。能少置一分新料，卽使人民少流一分血汗。吾人知蘇俄實行五年計劃，德國實行四年經濟計劃，無非由於在事人員之刻苦儉省，用能克服艱難，得有今日之成績。中國交通機關之消耗，向較一般爲巨大，值茲抗戰緊要關頭，自須人人厲行節約，消除向來浪費財力濫用人員之習氣。至個人日常生活方面，尤須深體時艱，加以節省。因吾人念及前線將士之浴血苦戰，後方民衆之備受犧牲，則個人生活雖極其困苦，其處境仍較一般爲優越也。

以上所述，第一點希望上下合一，內外相通，以全體一致之精神，切切實實的幹。第二點希望人人聯繫，事事聯繫，以協同動作之精神，趕趕快快的幹。第三點希望財力經濟，物力經濟，以認真省儉之精神，刻刻苦苦的幹。年來交通事業，雖較前略有進步，但較之各國近代化軍事化之交通運輸與通信之標準，相差猶遠，必須急起直追，迎頭趕上。凡上述事實幹快幹苦幹三點，甚易知，甚易行，但在約之於心，努力不懈。則除當至難至困之境，亦必能勉渡難關，底於所成。

如有言者，人之行為，必有過差，上智下愚，俱所不免。惟念風紀之樹立，首在於上層階級之能以身作則，故唯有先使上層階級，能有過必知，既知即改，方能自倡楷模。故無論本部任何高級人員，如部長，次長，司長等，苟有行為不當或言行不符之處，皆可由同人盡情舉發，無所避諱。此爲本人對於同人最後之希望，亦深願同人能充分合作者也。

會報·小組·半月報告

本部爲積極推進第二期抗戰各項交通設施，及切實考核工作效能起見，特訂定各廳司會報，小組會議，及半月工作報告三種辦法。業已分別開始實行。①各廳司會報，係於每日上午九時，在本部會議室舉行，由各廳司派代表出席，報告每日工作概況，以便互相聯絡，遇事接洽。每星期一之會報，並由在渝各附屬機關主管人員，出席參加，以資聯繫。②小組會議，係以本部各科室組爲單位，每星期舉行一次，由同人報告過去工作及今後工作分配情形。業已由本部訂定會議通則（見本期二九〇頁）分別通知各司廳切實按期舉行。③半月工作報告係由各司廳每半月個月造具一次，詳載半月中經辦各項工作情形，同時並由本部根據抗戰第二期交通計劃綱要，製定半月工作報告表一種，分送路電郵航公路航空等各附屬機關，按期填報一次，以便彙總考核。

以事實答復外界的責難

▲參政會對公路郵政指摘甚多
▲甚望有關部份急起直追改善

此次國民參政會第三次會議，於二月間在渝舉行。除審查本部工作報告，及第二期交通計劃綱要之外，並注意到最近交通方面的各項設施。當時對於公路，郵政，電政，諸端，頗多指摘，總括說來，約有以下各點：

一、公路的汽車司機，紀律欠佳。對待旅客，殊少禮貌；而私生活方面，尤無良好的管理。所以往往往汽車一到站頭，就有賭博酗酒等種種不良行爲，以致精神頹唐，甚易引起覆車險車危險。影響行車安全，至爲重大。現在外界對於司機，已有「司機閻」之稱。又公路車站買票，秩序殊欠整齊。某公路站於開車前，因有某客已購票而未來，站員遂利用此空位，售與第二人。迨開車時，原客趕到，於是二人同欲上車，發生極大糾紛。此事在旅客方面，因認定有車票即有座位，各不相讓，乃人情之常。在站員方面，爲充分利用座位，不使空費，用意並非不善。但以手續未盡適宜，以致弄巧成拙，轉多麻煩。又萬一原來之旅客，購票不來，則多收一人票價，將來是否照實收帳，亦易使外界發生疑問。

。諸如此類引起無謂的爭執很多，假使負責業務的人員，平時能對此多加注意研究，當不難消滅於無形。茲後外界希望公路方面，能厲行密查制度，希派高級人員隨時巡迴秘密觀察，以資改進。

二、各地郵件，積壓極多。民間通信，極感不便。尤以重慶昆明二處郵局，局址過小，寄件人踴擠不堪。國外寄來書籍印刷品，每多遺失，不知下落。

三、電報之慢，出人意外。雖以軍訊事忙，線路踴躍，但荷能就技術上人事上調配得宜，不難加以補救。各小局之電務人員，精神殊欠振作，尤宜注意調整。

此外，對於湘桂鐵路滇緬鐵路等，亦有許多意見。當時均由本部代表，出席解釋實在困難情形，尙蒙各方諒解。我們因爲限於時間及材料補充困難，一時無法改進，確是一種事實；但是行旅上感覺的不便和不滿意，也是一種事實。我們既負統籌全國交通的責任，那末無論對於交通的那一方面發生缺點，或有所不滿，都該虛受廣納，負責改進。決不能因爲有實在的困難，可以推

辦；有實在的理由，可以答復，就可引為當然，不思補救。縱使某種交通事業，其責任與權限，非直接屬於本部，也應該盡其在我，加以協助，加以策進。譬如說：此次參政會中，有人提出關於重慶市內公共汽車問題。雖然事實上係屬商辦，歸市政府監督，非由本部直接經營。但為便利公共交通，也就竭力充分協助改善。又如省辦電話，非歸國營，但為溝通整個電信通信起見，仍隨時由本部於技術上器材上，儘量協助調整。再如湘桂鐵路徵用土地補償問題，係屬廣西省政府經辦。但此次參政會既有人詢及，本部亦極願有關部份，注意補救。所以各方對於交通方面任何求全之毀，有時雖全非可由本部直接負責者，亦當虛心接受，設法改進。因為天下之事，愈批評愈有進步，假使我們辦事已極周密，則人家言之何妨？萬一辦事真有過差，則外界的批評，正可作為我們改過遷善的南針。所以我們對於任何善意批評，都該予以熱烈的歡迎！

第四次參政會，將於三個月後舉行。韶光易逝，轉瞬即屆，希望各部份對於上述各點，急起改善，準備以事實來答復外間的責難。下面幾個部電，即為改善上項各點而發，附錄於後，俾同大家大家知可努力！

★ 公路方面 ★

西南公路運輸管理局
局長，西北公路運輸管理局
宋局長：此次第三次參政會

開會，對公路方面，議決：(一)應對於營業組織、便利客運貨運之原則，力求改善，對於司機之訓練及生活指導，並機匠工具之配布設備，亦應力求整頓。在管理方面，尤應注意管理與技術之聯絡，務期管理人員，皆有管理之才幹，且能熟悉技術。此外，厲行審查制度一層，亦屬重要，應切實改進等語。會議時，各方對公路，頗多指摘。現在公路事業，已成爲服務公衆之機關。辦理稍有不善，各方責難備至。雖以交通設備不全，一時改進爲難，但苟於人事上力求補救，亦未嘗不可稍減行旅困難於萬一。(下略)

★ 郵政方面 ★ 昆明郵政總局局長：此次第三次參政會開會，對郵政方面，議決：(一)最近數月間，各處郵件積滯甚多，(二)其對於沿路區之郵件，通滯不一，殊令民間感受不便，應迅速設法整頓：(三)郵局應在可能範圍內，儘量通匯，以利抗戰。(四)郵局僑匯，應與財政部僑務委員會取得聯繫，以收宏效等語。除關於第二第三點應由該局轉飭郵區局遵辦外，關於第一點各地積滯問題，自非趕速疏運，無法排除責難。轉經三月後，參政會又將開會，此三個月內，必須將各地積壓郵件，如數運清，並使下月起，每日不至積壓。各地郵件，無損失誤寄情事。應即提起全局精神，切實改進。又此次白健生主任回桂林後，在紀念週席上報告，本部電政方面，頗有進步，惟指

猶郵政甚力，並提及有一航空信到桂林後，隔一月始送到行營，望澈查。如該局長不得力，應即撤換。又會議時，參政員楊端六等詢問印刷品加費，及參政員錢端升等詢問重慶昆明郵局辦理不善二案。今將詢問案由及答復情形，一併抄發，望對印刷品加費一事，切實籌議，並對整頓滇渝及桂林郵局，速同疏通郵件情形，詳細具報爲要。(下略)

★ 鐵路方面 ★ 衡陽湘桂鐵路衡桂段石局長：此次第三次參政會開會，對衡桂段議決二點：(甲)沿線坡度太高，行車每感困難，應迅加改善。(乙)該路已闢而未用之地，應早日告示人民，酌予補助，令其回復原有耕種之使用(若某處已改道，其舊道如不繼續使用，應即發還原來地主)等語。即希切實注意辦理具報爲要。(下略)

★ 昆明滇緬鐵路工程局局長：此次第三次參政會開會，參政員奚倫等四十五人提，滇緬鐵路西段應採用北線案。議決，應請政府將南北兩線，同時測勘。除比較其工程難易外，並應注意國防及經濟價值等語。現在南北線問題，議論紛紛，自非根本將北線實地測勘，不足以折服衆議。下次參政會開會，對此問題，必將重提討論。望速按照前電，對日組織出發測勘，並召集各方，分別討論，以資比較研究。(下略)

後前之退撤州廣漢武

粵漢南北兩段撤退略述

陳延炯

概自抗戰軍興，國內各鐵路次第淪陷，粵漢路遂成爲絕艱南北溝通海外運輸之唯一幹線，暴敵爲圖斷我軍事接濟，對於全線年餘以來，幾無日不以飛機侵襲，而尤以南段自廣南至樂昌間各站爲甚，幸在專員工威能本其忠勇冒險之精神，隨作隨修，運輸既未嘗停頓，而重要軍品亦咸能安全到達。迨至去年九月初間，暴敵以一年致力未達破壞目的，遂變更計劃，集中力量，以轟炸本路銀塗坳大橋，逐日專注此一目標，我雖晝夜趕工，而隨修隨毀，南北運輸至此不免稍告停滯，於是本路亦遂自此進入更困難時期矣。及至十月武漢外圍戰事日益緊逼，咸甯附近一帶已感威脅，北段大有中斷之憂，其時本路外則趕應軍運，並搶運平漢渡江車輛，內則疏散器材，籌謀員工最後安全撤退爲萬一準備，局內局外各部份首領以及各級員工無不夜以繼日，寢食未遑，不意在此時期，而敵軍在粵登陸，復又告警，在專員工雖已富有經驗，但兩端同時危急，人情究屬不免驚惶，然一經慰勉，均能處以鎮定，忠勇從事，凡器材之可以搶運，以及各項設備之必須破壞者，無不當機立斷，即時施行，而當地員工除因疾病家累不能離去者外，大部份均已安全回局報到，選此非常事變，而路線兩端同時淪陷，實爲抗戰以來，其他各路所未有，而當時情況轉變之速亦實有使之無可措手者，用將本路於粵漢兩方淪陷時撤退情形擬其大略，舉述如次：

一、武昌方面：當武昌外圍戰事緊張之際，本路已將管理局一部份人員遷至衡陽辦公，凡機廠重要部份，及其他可移器材均遷至都縣衡陽分別存置，並照常工作，一面將員工眷屬疏散離武，俾各安心服務，十月初間，風聲漸緊，軍運亦逐見急迫，而江西北部之渡江機車車輛，已奉撥數過江之命，局中管理運輸之高級人員以及段站重要員司幾於不眠不休從事工作，於是本路一方面預購米糧分存武昌至蒲圻各站，以備員工緊急時食用，一方面派人分往各處探覓路線，以防萬一路線中斷，武漢復陷，俾此區域內員工可以分途退回，即速如沙市亦可分途退回，預存款項

武漢廣州之役，交通界同人盡力殊多。茲承陳、朱、鄒、顏諸君惠示當時撤退前後經過甚詳，特爲披露於此，吾人被贖之餘，可見同人如何於艱危困難之環境中，完成其最後之任務。

作爲撤退路線之一，預存款項爲員工中途接濟，故雖警訊頻傳，而工作一如平時，並無稍異，至是月二十二、三兩日敵機狂炸徐家棚，在車站周圍三里以內投彈數百餘枚，遍地起火，凡車場車站車房水塔以及員工宿舍悉被炸毀，存站待行車輛，亦被毀數十輛，慘痛之狀，不堪臆目，然江北殘存車輛仍繼續渡江，二十三、二十四等日亦各搶開客貨及材料車數列，員工或負傷任事，或扶病從公，絕少畏縮偷安者，直至二十五日敵軍已在劉家廟登陸，軍事機勢紛紛撤退，武昌附近各站，以及局段人員始先將各項不可移動之路產竭力破壞，然後循既定路線分途撤退，惟員工倉猝避退，途中所遭危險與損失自無法詳記，猶幸安全出險報到者仍居百分之八十以上，其餘或以家累不欲遠離，或以疾病未克就道，固居其少數也。

二、廣州方面：本路南段因國際環境關係，對於準備，不無特殊情形，不料十月十二日敵軍忽在大鵬灣登陸，旋即攻至博羅，有由從化或斷本路源潭附近路線之可能，局勢異常緊迫，經即準備遷退辦法，至十九日登形緊急，先將機車車輛各種材料暨興行車無直轄關係之員工一律退出廣南，並將西村暨石圍塘機廠一切機件，晝夜趕拆搬運，至廣三支線少數不甚完整之機車車輛無法拖回，決定於必要時自行破壞，其時屬集於石圍塘車站之旅客，每晚均有二、三萬人，本路一方力籌疏運，一方復須兼助軍隊撤退，而一部份路有材料因車運不及不得不由水道運送者，以船隻缺乏，急可間竟無可爲計，最後祇得將一部份比較有價值之機件，先行設法由水道運送梧州，其餘祇可一概毀棄，二十晚情勢益趨嚴重，本路最高級人員於二十一日始離開廣南，所有存放廣州銀行備用金，大部份亦已提出，最後退出員工四百餘人，則經由廣三支線分乘小輪兩艘，另拖民船三隻，運至梧州，步行至桂林，乘車來衡，計自事急以致淪陷，中間不過一二日之久，警信一傳，情形已混亂不堪，頗令智力俱窮，然於萬分匆迫之際，仍能將大部份公家重要器物予以拆移，從容退出，員工努力情況，固又可想而知也。

以上所述，固能舉其大略，祇以當地情形轉變迅速，以致預定計劃匆遽間竟未容一一按步實施，而員工倉卒撤退，其困苦情況，已昭然矣。

武漢撤退紀實 朱一成

(一) 武漢在交通上之地位

武漢在地勢爲中國之內臟，在交通則爲神經中樞。故無論路、電、郵、航，如在武漢發生故障，則全國各地將失其聯絡，雖近年來內地交通進步，各地縱橫聯絡路線增多，武漢仍不失其在交通上所處之中心地位。就電信論：有線電可直達平、津、京、滬、粵、川、陝、甘各地區，無線電可通莫斯科，河內，馬尼拉，迪化，香港各處，實已形成國內電信網之中心，故若武漢電信阻滯，至少必感半身不遂之苦。

(二) 首都淪陷後之武漢電信

首都淪陷，國府西遷，各軍政機關主要部份均集中武漢，電信突增繁忙。筆者適於斯時滬鄂區及武漢電信主管，爲適應環境，迭次增設機件，添調員工。計漢口一局日夜同時通報之收發報機，計有線電部分有快機及莫爾斯機各二十部，無線電部分共有人工自動機十部。員工多至一千二百餘人。營業收入由每月不足十萬元遽增至每月三十萬元。雖當時報務員及收發報機約較以前增加一倍。但以報費收入比例，報務之繁，實較以前增至三倍以上。而軍官急電，較諸國府未遷，首都未陷以前，且增十倍。報務既十分繁冗，隨延遲誤，實堪顧慮，幸賴全體員工，俱能忍

受辛勞，努力不懈，對於報務得以勉盡應付。

(三) 武漢撤退前工作概況

鋼山，開封，安慶，九江相繼失守後，戰事重心移至鄂東，武漢形勢緊張。吾人工作遂不得一面應付目前，一面準備將來，當經擬具整個計劃，呈奉交通部核准。茲將當時情況，摘記於下：

(甲) 工程方面：在敵騎逼近鄂東時，江北各據點：如武穴，廣濟，宋埠，滌水，淋山河，應山，經扶，羅山，與平漢線及武漢間，江南各據點：如大冶，陽新，辛潭鋪，通山，通城，與粵漢線及湘贛各地間，報話通訊設備，均應急運補充。同時因敵機濫炸，所有平漢，粵漢，各幹線，及前後方聯絡線路，時被炸毀。當時一面調派工程隊，分赴各地趕設急要報話線路，裝置機件。一面組織搶修線路工程隊，分駐武穴，廣濟，滌水，大冶，隍新，通城，咸寧，蒲圻，武昌，漢口，花園各地，俾對被炸損壞線路，隨時搶修。以各員工如楊光宗，魏演榮，范治政，沈乃昌，張慶福(已積勞身故)，丁德康，張鴻，包慶裕，潘詠禱，寶瑞華，錢業淵等之勇敢努力，每於前線或砲火縱橫之處，或敵機轟炸尙未解除警報之時，遇有線路損壞，隨即出發搶修。故雖在前線或敵機濫炸之處，對於報話通訊，仍得免於阻滯。

(乙) 材料方面：軍事期內，前線進退無定，

電訊未能片刻阻斷。因將前線各局台除必需機線材料，對於前線供應便捷之處，充分存儲以備接濟。而將前線不急要之機線材料，逐步搬運至後方，以免散失。武漢向為電料集中之處，抗戰後事實上成為全國電訊材料之吞吐口，其時存儲鄂西應用之材料，計尚有電桿數千餘，機線材料工具二萬餘件。而當時航運擁擠，所有以前運至宜昌之料，除一部份僱用帆船運渝。多數忌水機料，尚滯留宜昌，無法西運。因將暫不需用料具約萬件，分運宜昌，老河口存儲。木桿數千根則運存寶鷄，以備西北各省應用。對於前線撤退機線材料，則隨時派車或僱船前往接運來漢，藉以減少前線各局隊員工困難。

(丙)報務方面：戰事接近武漢，人民奉令疏散，商號雖減少，軍官報到則因各軍政機關尚未移去，因而軍事緊張，日見增多。但為顧慮萬一，不特對於報務人員應預先疏散。對於前後方通報線路，不能不預先變更調整。當時除停止肥帳發單辦法，以減少收費空票填單等繁瑣手續，及將國際無線電台機件拆運後方，另一部份無線電機件移裝安全地點工作。對於有線電報前後方通報線路，亦分別設法改由長沙，沙市，衡陽經轉。逐漸將機件人員疏散至宜昌，至撤退前尚留快報及莫爾斯各數部，報務員工百餘人，維持最後通信。

(丁)軍方聯絡：軍事緊急時，各方工作緊張

，住址遷徙無定，每易失却聯絡。在軍方固感通信遲滯。在通信員工則更有誤陷敵圍，及斷絕給養醫藥等危險。因劃分區域，各派通信聯絡員一人，負責溝通雙方消息。鄂東，鄂南，武漢等區聯絡員丁錫桐，孫義海，盛根翼，陳勝等均能努力工作。武漢前線激戰數月，得於通信工作，毫無貽誤，丁孫諸君實與有力焉。

(巳)工程團：武漢兩局為備撤退後維持通信，特預先遴選勇敢精幹之工程報務員工百人組織工程團，由報務課長費立權總工程師陳策驥任正副團長。以便萬一帶騎進入武漢，兩局撤退，所有通信工程報務，悉由工程團負責。

(四)撤退之經過

保衛武漢之外圍戰，繼續至二十七年十月中旬，敵以損失慘重，難望短期侵入武漢。忽變計畫襲廣州，斷我國際運輸線路，以牽制武漢我軍。戰局始趨緊張。當時電信方面以一切均已作有計劃之準備。故各部份員工均仍照常安心工作。每日尚可收到報費四五千元。惟材料方面，約尚存有萬件未及運出。迨至十月二十日以後，武漢情勢日形緊張。軍政機關最後留守人員，紛紛離漢。市民商店之未能離去者，大都遷入法租界。所有卡車馬車等運轉工具，甚至碼頭脚夫人力車夫均無法覓保。鄂管局及漢口報局以預先組有工程團，足負維持軍事通信職責。除材料較長程開

因尚有正在搬運及待拆機料，仍須留漢主持裝運外。其餘員工於十月二十三日全部離漢，運至宜昌工作。余等亦於二十四深夜離漢，以後電局工作全權付之工程團。二十四日及二十五兩日，敵機幾整天盤旋武漢上空。費立權，陳策驥兩君領導工程團員工，照常維持通信工作。蔣開率領一部份員工搬運材料。二十五日下午六時許，工程團接到武漢警備司令部撤退命令，局勢嚴重。工程團於數小時內，將全部機件分別拆卸破壞。退至預定地點，維持最後通信。蔣開君與一部份員工連夜將拆卸及餘存機料搬裝帆船，直至二十六日黎明，始分押裝料帆船五艘，離漢駛赴宜昌。工程團員八十六人自是陷入敵圍。嗣因事實上無久留敵後方必要，始陸續設法逃出。分赴各局報到，照常工作。其中印國鈞，張樹磊，王伯年郭鐘歧等四十餘人，於敵入嚴密監視中，設法繞越敵防線，步行十餘日，始得脫險。

(五)撤退後之感想

武漢撤退，雖極急促，但以同人費立權，陳策驥，尤箕照，張光熿，諸君之計劃周密。蔣開，吾信吾，張俊，李萬，余瑛諸君及全體員工之努力。雖情勢緊張，運輸萬分困難之下。仍能一面維持通信，一面將所有材料及重要器物卷宗，搶運至後方，得免損失。工程團雖未遭逢預想之危難，但已完成預期之使命矣。

平漢撤退經過

鄒安衆

廿七年十月廿一日，在漢口聯 部發訓話後，將局務緊急處置，一面令飭各站暫停營業，以便較運機車車輛渡江，一面將財政妥爲支配，以備必要時撤退桂林，辦理結束。廿二日復竟日佈署，至深夜始畢。關於撤退幹部人員步履，計分爲三組：一爲辦理帳務及財政人員，均攜帶重要簿冊，乘火輪取道長沙赴桂林，一爲總軍工機各處人員，乘專車取道粵漢轉桂林，一爲局中重要職員，於最後乘飛機西行繞道至桂林。

廿三日晨四時，章局長同安衆至王家墩機廠。同行者十餘人，其時飛機尚未到。迄五時半，乘客焦灼萬狀，已而東方既白，敵機忽至。蓋當時警報已改鳴鐘，機場不能聆及也。仰望天際，敵機九架，分列三隊，凌空而來。機聲軋軋，近在咫尺。情況緊張，得未曾有。安衆與王課長德芳，急不暇擇，乃將乘敵自牧君汽車，逃出機場，甫出門，則一彈落車後，相差數秒鐘耳。同車諸君，以汽車易爲敵機目標，乃停車羣趨避於道旁茅瓜棚之下，敵機盤旋機場，機槍紛紛如雨下，炸彈爆炸聲甚烈，吾輩心靈，幾爲停頓，自分萬難倖免。安衆與敵自牧君商酌，以伏處道旁，汽車又停放甚近，終易爲敵機發覺，乃鼓勇，與同行七人，登車，急駛離機場向市內疾馳，適敵機警報已改鳴鐘，炸飛機廠車房，車夫驚

駭術甚精，亦頗靈敏，道上行人復稀，得以驟離至敵君寓所。章局長與王處長，及其餘同行諸人，另乘一車趕到。林處長風鼓，則伏於機場防空壕中，復乘航空汽車返寓。此次遇險，同行諸人，無一受傷，而行行李亦未損失，誠屬大幸。然使當日郵航機如不在半途遇警報折回而落場，則乘客必難擁而上，敵機適至，其能倖免者幾希？又是日機場已滿埋地雷，以爲退却時毀場之用，使敵彈中地雷，則又哈哈！回憶當時情況，不寒而慄！

是日，專車在徐家棚站，復被敵機爆炸二十七次，車站停未中彈，但軌道阻塞，車不通行。本路乘車同人，知不可留，乃渡江返漢口。於是變更行程，則請沈雅友處長率領各員，並乘汽車繞道沙市，由常德赴衡陽，當晚並將局中臨時發生事項，處理完畢。

廿四日晨四時，安衆復同章局長機工兩處長，及出納課長，再至機場，四時三刻，飛機西飛抵渝，到部報告，此武漢本局撤退概況也。

此次撤退武漢，安衆有兩種感想：其一爲撤退秩序井然，當時敵人壓境，烽烟四起，情形雖極度緊張，而民衆均能靜鎮，良以武漢撤退，爲軍事上預定計劃，非實力損失戰敗者可比，故一般民衆，了解抗戰真意，無所用其驚惶，其一爲同人撤退武漢時，均認爲此次別離，爲時甚暫，或抱必還我河山之心，無沮喪之感，舉國上下，

人同此心，則抗戰最後勝利，必非虛語，抑尤有進者，本路同人，於抗戰一年又六個月中，工作緊張，愈接愈勤，各部份負責人員，排除萬難，努力不懈，未嘗稍放規避，或托詞辭職者，且本路車輛機車機廠機件，以及一切財物，凡可以遷移者，無不儘量爲之，免資敵用，安衆此次來桂辦理結束，舉凡人事，財政，帳務，均幸得於最短期內，圓滿解決，差堪私自告慰者也。

武漢留守前後之回憶

顏澤滋

(一)奉命留守漢口

信陽失陷，廣州被據，武漢告急，余奉召自鄂東返漢留守。時在二十七年十月十八日。留守之任務，在督促公路工程，傳遞公路情報，但所謂督促與傳遞，亦不過一漢宜公路耳，蓋當時武漢東南北三面受敵，漸逼源緊，公路之可通湘桂川滇各省者，亦惟一漢宜路。是該路爲我保衛大武漢武裝同志，民衆及各機關留守人員之惟一退路，關係極鉅。奉命之餘，念責任之重大，不勝凜凜與驚。遂往漢宜路視察督促，並赴各方接洽，努力進行。

(二)漢宜公路

風聲日緊，漢宜公路之地位，亦日益增高。

是路西向經長江埠，十里舖可至宜昌。自十里舖北行，經豫可入陝甘西北各地。南行可赴湘川粵桂西南各省。唯以該路自漢口至長江埠一段，平時路基低窪，雨天本難行車，加以秋水泛溢，淹沒範圍，達三十餘公里，水深過路面一公尺半，有渡口大小十餘處，其長度有達一百五十公尺者。交通自爲阻斷。默想雖竭盡人力，萬難可短期內修復，且渡口又多，即通車亦必阻滯，但事實上又非即修通車，且須暢通軍車不可。遂由公路當局擬具救急辦法，並擬亂核定如下：

(一)水淹部份，暫是利用壩堤以行車，但堤路既窄，且多急灣，又無路面，不足以應大批車運，故經工將壩處加寬，堤面加鋪煤渣。

(二)漢口改建臨時便橋。

(三)所有渡口，一律趕搭浮橋或便橋。

(四)低窪路基兩邊，趕打樁柱，或堆積沙包，以便填高，並鋪路面。

但是時天仍陰雨，河水不退，各方莫不焦急。公路總管理處因復加派人員，前往協助，鄂公路處長周鳳九君並躬往督促。搶修工程，於萬分困難中，日夜努力，尙稱順利。

(三)留守時所見所聞

十月二十二日，漢口各機關，除必要留漢口者外，均遷移離去。部中各部份及附屬機關，就余所知者，除公路方面爲本人外，鐵路方面區平

漢路副局長陳廣忠等，電政方面有武漢電話局長黃如祖，電報局長朱君等，轉運材料方面，有武漢儲轉所主任陳紹之等，是時各事其事，各趕其工，均竭盡其力，且亦相互聯絡。

余寓在平漢路局四樓，室外有走廊可以瞭望。廿三晨，甫醒，即聞重機聲隆隆，較往日爲甚，旋過屋頂，嗣聞重炸彈爆發聲，凡數百響，屋宇爲震，急出戶四望，見敵機八九小隊，在江邊劉家廟一帶投彈，該處濃煙三四起，空中煙霧瀰漫，而機聲隆隆不絕，旋均飛去，繼又飛來。終日祇聞空中機聲，與地上炸彈聲，互相呼應，我方之高射砲，始則有稀疏之射擊聲，繼則沉寂無聞，是想我方以守武漢得有相當代價，將高射砲遷移後方，作放棄之準備也。當轟炸時，武漢儲轉所人員，適在江邊搶運材料，小汽車受彈片擊破一孔，幸人員均告無恙。市上情形紛亂，搬行李及携子率妻而奔避者，來往不絕。法租界警士崗位增加，法兵亦出動巡查，街巷中有軍軍張貼日文標語，其用意在於刺激入境寇軍，使其反戰思想，促其崩潰，法租界以外店舖，大部遷移，或閉門，嘗憶有武漢電話局工役某，以欲購米十餘斤，竟在法租界內費四五小時之久，租界外更無論矣。其情形之緊張可見。余隻身在漢，須赴飯館早晚餐，乃以市面秩序失常，竟致無地可食，有時祇可以所有乾糧代替。

(四)撤退之日夜

廿四晨，飛機之轟炸如故，砲聲雖仍可聞。有傳敵人已逼近武昌者，有傳敵人已過龜山店（距漢口六十五公里）者。余以隻身，神祕鎮定，惟期漢長段早日可通軍車。午後二時，忽鄂東北軍公路工程處工役陳某，驚慌告余曰：敵軍已逼黃陂河，向漢口急進，今夜如不至，明日亦當到來，請速遷避，蓋先時余奉召返，原不知留守漢軍。該工役乃前數日送余行李來漢者，本日返抵高廟（距漢口不及三十公里，見我軍迅速後撤，知敵人已渡黃陂河，距漢口約三十九公里），急速前進，因特來告余。余以事雖緊急，幸漢長段可於今晚暢行軍車，尙不致誤，因與各方通報，並預商搭汽車事，蓋余因無交通工具也。當余向委員長侍從室程參謀傳遞消息，渠謂余正擬促君行，因定本日後八時啓程，行期既定，一面通知電話局，儲轉所，及粵漢路，先時平漢路局副局長陳廣忠，曾派總隊長徐君等二人，來余處詢公路情形時，黃陂失守之消息尙未傳來，彼擬將局有大小汽車九輛，於廿六七西行，余並爲函介鄂公路局周祿書，消息既止，余遂於七時電促陳君，速放軍西行。溯上車前，復以電促之，知彼有車七架，已先余行矣，余於諸事已安，遂搭儲轉所小車赴街，車行數十分鐘，抵襄堤，見火光輝煌，照耀如白晝，而堤路崎嶇，光線曲折閃動，宛如金龍翻舞，誠見所未見。沿途人力車三數百輛，蟻蟻西行，而難民絡繹步途，或埋鍋造飯，或

這夫高舉起的一隻墨子：

「沒有煤啊！」

「水也只能支持一站！」

車上，車下的羣衆一齊回答：「大家擔呀！」敵百隻手臂舉起來！五分鐘，煤的黑色染在大家的手上臉上，機車堆滿了煤的生命，火爐燃燒着煤。

「嘩！」

最後一次！第三〇三二次列車，開出了虛空的廣州北站。——車上滿載了難民婦孺，鐵路器材。「我要把調度電話的開關機扭去！」吳標！那個做站務司事的青年人跳下車去了。三分鐘後，他又氣味味地板上來，手上拿着他取來的東西。

「我們不能讓敵人利用到這件小東西！」這是他的話。

車開出北路只六七里，三架敵機迫上來，他們肆意地低飛着，在車上人的頭頂上掠過，列車開到一個小橋上時，兩架空中的劍子手掃射了！

機槍，連發不斷地向車廂上掃來。

機槍的聲音散落在車廂上，樹林中，小橋下，激起着不同的回響，而三〇三二次列車的鐵車上，司機緊緊地咬了牙關，緊收了車盤，使列車飛速的駛去，飛速的駛去。

這種沉默果毅勇敢的精神戰勝了敵人，過了一陣，敵機漸漸地飛去。三〇三二次列車駛進小

坪車站，這最後的一次列車上，水用完了，停在小坪，敵機又連續地飛來三次。在小坪車站上表演他那暴戾的行爲。

可是在敵機連續地來去偵察和掃射下面，小坪車站的站員職工，却在迅速進行搶救車站器材的工作。當三時二十分，大批散兵經過小坪，傳言廣州已失的時光中三〇三二次列車開出小坪。

小坪車站的員工全部登上這列鐵的動物。

五列火車，七十個車廂在路上連接起來，下午八時同時開進大朗車站。車站上已經可以看到廣州市區七處起火的濃烟，軌道左側，廣花公路那邊，大炮轟擊的聲音響起來，火線在公路遠處冒煙。

車上，却沒有一聲嘆息，表現在車上人的臉上只是悲憤。

大朗車站的職工在半小時內完成了他們的搶救工作，全體職工登車北開，但五列車突然在車行了約六分鐘後，驟然停止了。

「怎樣？」吳標！那位年青的站務司事問：「千百顆心也一樣問！」

「前面，車軌被炸毀了！」不知什麼人在答：七十個車廂里的人一齊騷動一下，表示着不安，火車上的工務工人，機務工人則完全下車了。

「大家一齊修築呀！」一個人的呼聲，車停在道上，人散在原野里。被炸彈炸成的

土坑，在大家的手掌上填平了，數百個人用了各

種不同的器具運了泥土來。太多了，以致連旁堆了一個小的山丘。枕木，軌道也被多量地運來，雖然敵機是不斷的在這羣工作者頭上飛過，而鐵路則在三小時以內，被修理完好了一個興奮的青年員工，領導着大家唱起壯烈的歌聲：

「保衛華南，

武裝保衛華南！

是我底對祖宗先烈的重大負担！」

車繼續開行，廿三日上午十時到達橫石。在橫石車站小販聲中，車上的人們才想到由廣州北站起程一直到現在四十九個小時中，沒有一滴水到口，沒有一顆米充飢，而事實上搶救了一萬人以上的難民兵士和大量的鐵路器材。

當車到橫石，吳標！那位青年的站務司事和他的一個友人握手時，他說，「我們沒有留一點東西在行將失去的車站里供敵人利用。」一邊，便拿出那冒險折回廣州從北站取來的調度電話開關扭，「連我們公用的茶具也沒有留下！」他揚着手向他的夥伴們很得意的談着。

本刊以印刷及紙張困難，遲遲延期，未能早日與讀者相見，至以爲歉！現各項排印問題，均告解決，以後當在淪按期出版，尚祈各地同人鑒諒爲荷！編者謹啓

專載

光明的希望

二十八年一月九日張部長對本部同人訓詞

只要我們有決心維持我們的事業，則事業自有辦法進行。在抗戰期間政府能用許多錢，來辦理交通建設，極非容易。我們要以新的精神，來應付新的事業，來推動新的建設。決不能存一種避難苟安的心理，使後方民衆對我們發生輕視。今後能把敵人打出去最好，即使一時打不出去，也可以西南爲根據地，積極建設，達到最後勝利的目的。我們前途的光明，是有希望的，祇要我們努力創造光明的日子，一定會有光明的日子來到！

我們從南京分手以後，以地點頻遷，久無見面機會，且因地點關係，不能每星期舉行紀念週。即來重慶以後，亦以地方狹小，不能舉行。高級同事見面時間較多，科長以下同事，則苦無機會。今日借求精中學禮堂，一方面舉行新年團拜會。今日借求精中學禮堂，一方面舉行新年團拜會。今日借求精中學禮堂，一方面舉行新年團拜會。一方面藉此與大家見面，心中甚覺欣慰；並且經一年之困苦艱難，復能聚集一堂，更覺有深切的感歎。

南京撤退時，交織兩部尚未合併，當時人心惶惶，不知撤退到那裏，不知政府尚能維持幾時。政府要我們疏散人員，那時候同有的不願走，有的願意走。不願意走的，比較都肯吃苦，願走的大概以爲政府還不知搬到那裏，鐵道部交通都會不會存在，更成問題！各有各的心理，當時

即兄弟自己，亦感焦急，不知抗戰以後，政府經費如此困難，部中尚能容納多少人員，年餘以來，幸在委員長領導之下，自南京搬漢口，自漢口搬重慶，整個抗戰局面，支持到今天。當我們到漢口時，以爲不過幾天，就要遷到長沙湘潭，我們在漢口却支持了半年，使我們的人和物都能陸續向後方遷移。今天我們還有具體的規模，交通部還能存在，不但有部，而且還有幾百同人聚集一起，實出於兄弟意料之外。

我們在南京鐵道部時候，抗戰發動，京滬路斷絕，鐵道部所餘經費不過一二百萬，各路又以收入減少，希望部中接濟，而以前所欠外洋材料債款，又急待償付。抗戰以前，以發展五年計劃，每年所購材料約在七八千萬，均向洋商洽借而

來，迫戰事發生，欠款如何償付，以維持對外信用，使材料來源不致斷絕，那時兄弟頗爲着急，以爲儘量籌劃，至多不過維持幾個月，以後就無辦法。然直至今日，終於一步一步渡過難關。鐵路員工不得已疏散一部份；各路局經費實行統收統支辦法，以有餘補不足；外洋廠家欠款分期償付，或一期一百萬，或一期五十萬，於香港特設材料組辦理其事。結果各路財政尚能繼續維持，材料亦能繼續運到，一方面且能興築新路。湘桂鐵路亦竟於抗戰期中趕成衡桂一段通車。由此可知，只要我們有決心維持我們事業，則事業自有辦法進行。假如我們舊路不能維持，外債不能償付，則新路亦無從造成；新路無從造成，則不能表現我們在抗戰時候之後方建設，則我們的部自亦無存在可能。所以當初兄弟在南京即決定我們的事業一定不要在它中斷，結果果能維持到今天，固出於意料之外，然亦足引爲快慰。諸位試想想，湘桂鐵路興築之後容納了多少技術人員？所以後來我看湘桂有些希望完成，即向政府建議興造瀘福。當時政府尚在猶豫，頓各方幫助，方還核准。以後繼續又進行興築川漢。新路建設於是得以一步一步推進。這幾條路總算容納了很多鐵路員工。漢口撤退以前，大家都覺得今後公路非常重要，應該推進，於是行政院在重慶召集公路水道交通會議，會議後由政府議決，撥一千萬以增建新路，改善舊路。於是在公路方面，又得容納

許多技術人才。電政亦爲應抗戰之需要，需推廣新線。幸虧我們材料借款沒有失信，新的工程亦可進行。諸位試想，假定我們今天沒有這許多事業，我們今天怎麼能容納這許多人？

諸位知道，抗戰開始，兄弟曾制定決心，無論那一條路，儘管敵機轟炸，交通不能一天間斷。電訊方面，亦然，直至今日，幸有未被敵人實爲不盡職守。我們知道。我們的員工爲抗戰而犧牲者，不在少數。我們現在沒有受到犧牲的人，對於他們應當十分關切。我們應按今天所有的事業的基礎，積極去做，並根據這許多已有的事業，繼續開闢新的前途。中央現在撥予我們一年用於路，電，郵，航等事業的專款，有一萬幾千萬，在這抗戰期間政府能撥這許多錢讓我們辦交通建設，真是極不容易的事。

我們既然有了事業的財政的基礎，還有許多工程技術人才，我們以後可以做與應該做的事是無限量的。我們這一次到西南來，以爲中國的土產已去十分之七八，但是我們在重慶看看，中國後方的土地還是極廣大。我們每天應辦的事，不但不比在南京時候少，而且還要多。在南京時候，什麼事都有了規模，做起來比較容易簡單；到後方來，有的要改良，有的要推進，有的要重新建設，所以我們在辦事上，絕不能像在南京那樣僅僅按已有的規模做了。我們要以新的精神來應付以後的事業。我們決不可以四川爲避難

之所，存有安志。我們平心靜氣想想，我們爲什麼在抗戰之初會受敵人的打擊？因爲我們以往對於國家盡的力不能應國家的需要，所以有今天的結果。我們現在在重新建設的時候，一定要檢討以往的失敗，以新的精神來應付新的局面，不但不要存避難苟安的心理，還要鼓起我們的新精神。這是我們今天第一件要覺悟的。

西南一切交通建設，無論電政，公路，郵政，不必說，都不能令人滿意。爲什麼呢？就是因爲以往向不注意，所以今天打仗要受挫折；如果那時時候樣樣注意，今天不會失敗。所以今後我們要下決心，要重新建設西南各種交通。這很簡單，祇要大家的心理變一變。

同時大家還有一種心理，以爲我們到此地來是短期的，抗戰勝利了，大家要回去。這種心理也非去掉不可。這種心理。我們做一切事，抱着敷衍的態度。以今天我們後方所有的交通，就公路言，再加一萬里亦不算多，就電訊言，亦不知道要添多少新線。川滇漢綏鐵路造好以後，貴州的鐵路亦要增加，西南西北可以做的事不知有多少。即以我們在座數百人同在四川來努力工作，尚不够用。所以我們在此一天，要積極建設西南；即使抗戰勝利，我們仍然要有數百人來繼續工作。所以大家決不可存一避難的心理。這種心理使西南的人對我們存輕視的心，以爲將來我們一天回去，什麼都要帶回去。

還有一點。我們看看西南人民智識之不足，生活之艱苦，如果我們這樣敷衍下去，西南沒有法子開發起來。我們要拿自己作他們的模範。我們一次由公路從桂林回來，看看公路兩旁人家，窮得不堪，尤其是貴州省，沿途的司機，衛生設備的缺乏，這種地方等於沒有土地人民一樣。南京中央來的人，智識都比他們高，假定每一地方有一二人在那裏，他們的精神與物質整個變過來。所以說，最好在每一車站，造一好好的車站，車站旁邊設一招待所，讓來往的人可以去看，再造幾所房子，一個作公開會堂，一個作閱報室，一個做衛生診療所。這樣，那裏就成爲一個地方社會文化活動的中心，使一般人民接近幕僚，自然雖然幾年之後，他們的生活就能夠改良。

我們今天到此地來，要以我們新的精神來帶動物質建設。這樣，我們在此地西南各省的人，不但不希望我們走，還希望我們在此地幫他們的忙。去年春團匪銀行董事長演說，對於中國打仗犧牲十分表示同情，他又說他覺得中國在這次打仗中，可以把沒有開發的省份開發起來。他的意思就是說，中國還有許多土地需要積極建設。這些土地比我們在東南所失的土地還要大。所以今後能把敵人打出去最好，即使一時打不出去，我們亦可以西南爲根據地，積極努力建設，達到我們長期抗戰，最後勝利的目的。

本部同人，除于工作上努力外，同事間之相

處，應如一家人一樣。兄弟從南京撤退時候，齊願大家減薪，始終不願意拿大家分散。對於撤退員工，也儘量給他們便利，搬到後方來。我覺得以往衙門裏頭的習慣是「機關性」，人對人是沒有感情的，其實長官對於部屬，要像對自己子弟一樣。這次交通部從漢口遷重慶，想盡方法對於同人及眷屬極力照顧，亦是這種意思，雖然有不十分完美的地方。我們彼此之間應該作一個家庭的人看待，同事之間，自然會發生密切感情。

鐵路上有十餘萬員工，已經撤退的有五萬，雖然亦有不滿意地方，大多數總給他們安頓。我到漢口時候，看各處員工下來，亟須救濟，所以後來請求政府撥款二百七十萬作為員工遣散費，一方面遣散，一方面安頓。對於現在幾條沒有撤退的路上員工，先把他們家眷安頓在不接近戰區的地方，讓他們慢慢到後方來。現在正在計劃如何增加事情，替他們找出路。

我相信我們前途的光明是有希望的，但一定要自己去造。我們要造光明的日子，一定有光明的日子來到。在抗戰初起，我對於前途亦極渺茫，但我祇抱定事業一定要維持下去，同事一定要在一起的意志，今天果然還有我們的事業，同時還在一起。以後的日子一定比現在要光明，諸位一年來的煩悶痛苦一定比現在減少。希望的日子不久就來到，那時候我們能夠共同在一起，過光明的日子！

抗戰中之交通建設 (下)

本部張部長在第二次國民參政會報告

三 水路

本部航政方面工作，與軍事最有關係者，厥為航運。茲分長江航線，粵漢聯運航線，及湘省航線三項，報告於左：

●長江航線 長江航運情形，可分為兩期：

(甲)第一期 自一月至五月半止，集中各段之船舶，計：(一)集中宜渝洪水輪船，漢宜枯水輪船十四艘於漢宜段；(二)集中宜渝枯水輪船十一艘於宜萬段；(三)集中叙渝輪船八艘於萬渝段；(四)集中木船二百艘於宜渝段。本期運輸成績，約計疏散人口在五萬人以上，運輸兵工器材兩萬噸以上，運輸公物民營遷廠器材及液體燃料兩萬噸，共計四萬噸。

(乙)第二期 自五月半起至現在止，集中各段之船舶，計：(一)集中江海輪船十六艘以上於漢宜段；(二)集中中江輪船十七艘於宜渝段，逐漸集中一部分輪船於宜萬段，最近復逐漸集中一部分小輪於宜昌奉節及宜昌巴東間；(三)集中木船七百艘於宜渝宜萬段。

本期運輸成績，約計疏散人口十萬人以上，運輸軍物及兵工器材九萬噸，運輸公物民營遷廠器材五萬噸，已全運到宜一半以上，到萬到渝計共逾七萬噸。

●粵漢聯運航線 此線分三段聯運。漢口長沙衡陽間，利用水路，長沙衡陽曲江間，利用鐵路，曲江廣州間，利用水路。計：(一)集中江輪四艘於漢長間；(二)集中北江拖輪駁船於廣州曲江間；(三)集中淺水輪船駁船於長沙衡陽間。此線運輸成績，計疏散人口五萬人以上，出口聯運貨物五千餘噸，聯運內銷貨物六千餘噸。

●湘省航線 分為漢口常德，及長沙常德兩輪，計集中小型江輪及江浙拖輪三十餘艘，駁船一百餘艘。此線運輸成績，除人口不計外，共運兵工及遷移器材五萬噸以上。

航運方面工作，最感困難者，為自宜昌至重慶之航運。就客運言：在洪水時間，自宜至渝運送之數量，包括中外輪船，最高每月達二萬一千人。至枯水時間僅能一萬餘人，是以旅客在宜候

輸之情形，爲事實上所不能免。再就貨運言：民生公司輪船之裝載量，每月爲六千噸，外國公司輪船爲二千噸，是以在洪水時期裝貨數量，最高每月達八千噸，枯水時期則減半爲四千噸。現在在宜待運至渝之緊急材料，尙有六萬噸。此外，尙有一理由爲宜渝間航運之阻碍者，即宜昌向爲轉口港，並無靈驗設備，是以輪船到達碼頭之時，往往上下延擱時間。本年七月間招商局及民生公司，爲應事實之需要，開始設置趸船，以便輪船停靠。此項趸船，八月一日起，已有六隻可以應用。

我國航業，原甚衰微，抗戰以後，因多量船舶供作防禦工事，沉塞水道，統計不下百餘艘，五萬噸左右，又因所餘半數以上之船舶，復徵作軍運，其堪以維持民運者，不及戰前運輸能力之半數。各級船舶之調撥支配，深感困難。湘省及漢宜兩航線，後因水位關係，洪水可行之船舶，枯水時期均須停航。川江水道，江流湍急，礁灘林立，非馬力強大，構造特殊之輪船，絕不能通航。建造新船，既需時日，補充自屬難能。因有此非人力所可補救之困難，故上述運輸成績，實已盡最大之努力。此後戰局變化，航線短促，航運之維持，將益感困難。祇可謀長江上游及湘桂內河航線之充實，茲擬定辦法如左：

①增加淺水輪船及木船，以發展四川，湖南，廣西各內河航線；

②促進西南水陸聯運，以維持內地交通。其線路爲：(一)促成金沙江之鹽津，宜賓段，岷江之宜賓重慶段，嘉陵江之重慶廣元段三段聯運，由公路南通昆明，北達漢中；(二)促成湖南湘江及沅江由公路聯運至四川烏江，揚子江，及嘉陵江；(三)促成廣西西江由公路聯運至四川嘉陵江。

惟增加輪船工作，目前辦理，亦極困難。因銅板機器，容量笨重，材料輸入不易，復因內地缺乏較大之造船廠，修造能力有限，故一面積極督飭修造船舶外，擬將武漢撤退後停泊沙宜之船舶，用川江絞灘設備，儘量絞航至重慶，加以改造，分配於嘉陵江，岷江，涪江等處應用。以前川江絞灘，向無設備，上月已令飭漢口航政局在川江十三灘，分別設置新式絞灘設備，利用機器拉船過灘，以減少船舶上水之困難。而增進運輸效率。此項設備，十一月中旬可以完成。以備川江枯水時期航行之用焉。

四 航空

自開戰以至桂林號事變發生爲止，各地航線，隨戰局變遷，改良航線。在未淪陷區域以內及漢口重慶與香港之交通，均能通行無阻。敵人爲斷我內地與香港之交通起見，八月廿四日有桂林號事件之發生，當時即令中國航空公司，經美方股東向日抗議，要求今後保證，敵方廷宕不予答

復，並謂此係中國註冊之公司，不能認爲美國機師，當時即令歐亞公司機師，冒險飛行，乃二十八日歐亞公司機師亦受襲擊，始知敵方蓄意破壞我方交通，乃令歐亞準備夜航，港澳線勉強恢復，同時中航公司開重慶柳州香港夜航線。至廣州失陷前，或均能按期開班。不意廣州失陷，於廿三廿五日冒險開行一班，遂告停航。重慶柳州香港線，亦將停航。此後與香港間之安全航路，唯有重慶至昆明至河內接法國航空公司香港線。惜法國航空香港班，只有一班，現已派員與該公司磋商，增加班次，一面擬與越南政府磋商，開行重慶河內直達航線，能否辦到，尙不可知。現在最困難者，爲重慶與長沙衡陽間之來往，使兩廣方面與中央政府，不至離隔，正在計劃重慶飛衡陽之航線，唯日間因敵機時來襲擊，不能飛行，故須詳細計劃時間，以期安全。

五 電政

電政方面，此次與作戰有重大貢獻者，爲長途電話。一切發號施令，均賴九省長途電話。迨退至武漢，後方各省之長途電話，尙未發達，不得不亟謀補充。其急切者，爲：一，須預備鄭州失陷後，漢口與西北各省，仍可通話；二，預備第五第九戰區內各重要據點之電話網；三，預備漢口失陷後西南西北之通話；四，預備福建南昌長沙衡陽間之通話；五，按照防空根據地之遷移

，完成防空通信網。同時上次報告之西南西北電
話網計劃，亦擬次第進行。自七月至九月完成線
路，有二千二百六十六公里，已進行而將于最近完
成者有五千一百餘公里。據每日敵人轟炸之區域
，不知凡幾，均須隨時維修。故在此一年間所用
之銅線數量，可等於以往十年之數量，而前方通
信員工之死於非命者，更不知若干。所幸自開戰
至今，前方通信員工，均能勉盡職責。各地電局
，均隨軍隊進退，從未有自行先退之舉，即各戰
區電信服務人員，亦大半均自本部調用，故此大
電務人員對於抗戰之服務，不可謂無相當功績。
今後急需進行之工程，一為湘粵贛三省戰區
之電信電話網，以利戰地通訊；次為西南西北各
省間電話之連絡；三為川滇黔三省之電信電話之
改良。業已設立工程隊及鐵路工程團，分別擔任
工作，加緊進行。

廣州失陷，香港與內地通報，有線向由廣州
轉，現有線不能通達，已與英國電報公司商量，
裝製無線電機，以便通報。至發至國外電報，除
無線電仍由香港轉遞外，有線電則擬由緬甸及河
內拍發。

川滇黔三省之電政管理局，向由各該省保衛
人員，經費亦單獨辦理。故過去事實上，中央僅
有名義上之管轄，自政府遷移重慶，川省電政局
局務，始由本部着手整理。電話局亦由政府商議
接管。現在正着手改進中。昆明電政局最近始與

粵省交涉，由中央補助改進。惟以上各項整理改
善工作，均須相當時日，方能達到目的，不得不
請各界原諒。

六 郵政

郵政自抗戰以來，雖各地淪陷，而郵政名義
上，依舊維持統一。蓋敵人以郵政對外有郵務協
定，對內為事實上不可分之服務，故並未予
以佔領破壞。惟郵件之傳遞，則以鐵路公路之破
壞，長江航行之不通，及汽車車輛之缺乏，不能
暢通，往往一路郵政，正在開闢，因軍事上之變
遷，以至往返周折，不免遲延。然服務員工，不
論在戰區以內，或戰區以外，均能忠實服務，使
郵件仍得維持傳遞。所有各區郵務長，現已一律
換用洋員，彼等對於政府，始終忠誠，並未有資
敵之情事。最近北方偽政府設立郵務總局，至今
亦尚未干涉各該郵區局務。上海偽郵政重要地點
，雖有日人檢查員之設置，惟局務尚能照常進
行。

郵政儲金工作，自抗戰後，自六千數百萬元
之儲金，減至四千萬元。惟無論北方南方各儲金
局所有提款存款，均能照付。郵政儲金信用，始
終維持。最近數目，已逐漸增至四千七百餘萬元
。現在澳門，汕頭，廣州各地儲金局，相繼撤退
，本部為維護華僑匯款起見，郵政儲金局已與華
僑銀行訂約辦理匯兌，便利華僑，一面可吸收

外匯，一面可以保護華僑資財。現本部並擬在周
邊數省內，增加郵局，以備萬一陷落區內郵務
員工撤退之消納。軍郵方面，仍照舊辦理，並兼
辦軍人家屬匯款，一切情形，尙稱順利。

七 員工之訓練與救濟

◎辦理登記

全面抗戰以來，交通界員工，隨戰事之轉移
，紛紛自淪陷區域內，退集後方。本部爰飭由人
事司，成立淪陷區域內退出交通員工登記處，自
本年一月二日起，開始辦理登記事宜，俾統籌救
濟，而得維護交通技術人才，免致資敵利用。迄
本年十月二十日止，總計請求登記者，共六千三
百二十一人。以鐵路員工為最多，航政次之，電
信又次之。平均百分之六十一為工人，百分之三
十九為員司。

◎救濟安插

上項登記，均製有登記表格，詳細調查其服
務經歷，及工作技能，俾戰區以外各路電航機關
，遇有缺額，隨時分發服務。總計請求登記後，
隨即於短時期內派有工作者，為二千七百五十六
人，佔登記總數百分之四十三又六。其未能隨即
派得工作者而生計艱難者，由登記處的發救濟金，
總計請求登記後未能隨即派得工作者生計困難，經
證明屬實，領得救濟金者，共一千一百五十一人
，佔百分之三十二又三。

●集中訓練

查根本救濟之道，固在位置安插，使失散員工，仍有繼續服務之機會，間接增進抗戰之力量。惟戰區內退出鐵路，電信，航政員工，爲數甚多，而戰區以外各鐵路電信航政人員，定額有限，況際茲戰時狀態，收入銳減之時，尤未能大量增員。戰區以外交通機關，既已儘量容納前方退出員工，無法再爲增納，自非另謀救濟辦法不可。爰於本年四月，在漢口設立戰時交通員工訓練所，收容登記後，未能隨即派有工作各員工，施以三個月軍事政治技術訓練。在訓練期間，比照其原有待遇，每月各給生活費，自八元起至三十元止不等。嗣後於本年二月，在湘潭增設訓練所一所，亦收容各失業員工，施以兩個月短期技術訓練，並附設電線線工訓練班，在訓練期間，每月各給生活費自八元起至十四元止不等。本年七月，後以遷近戰區各車站碼頭，難民傷兵衆多，秩序混亂，原有交通場所職工，均已加重職責，勢難設法兼顧，爰就撤退之壯年交通員工，編組非常時期交通服務隊，帶同維持車站碼頭秩序，照料傷兵難民，服務以來，尙收成效。在服務隊工作者，其生活費之支給，照漢口訓練所之規定，除規定每日服務時間外，並酌予技術訓練，俾本部各新設機關，遇有需要人員，得隨時向服務隊調用。總計登記後因未能隨即派得工作者，參加訓練所受訓，或服務隊服務者，計二千八百

三十八人，佔登記總數百分之四十四又九。

●統籌分發

訓練所成立後，本部會通各附屬機關，遇有需用員工，應儘先向訓練所考選錄用。故員工之在訓練所受訓者，往往不待訓練完畢，即已派得工作。其訓練完畢後，仍未派有職務者，由本部令飭各新設附屬機關錄用。故參加訓練所受訓各員工，在訓練完畢後，已全部派得工作。現在服務隊服務各員工，亦隨時有分發機會。故對於服務隊工作者，尙能努力。總計員工分發處所，以派往新路者爲最多，佔分發全數百分之五十一，公路次之，佔百分之十七，電政又次之，佔百分之十六。派赴其他機關暫行覓得工作者，及商請振濟委員會派赴賑區者，佔百分之十六。

●結論

總計各淪陷區域內退出向本部登記之交通員工六千三百二十一人中，其中百分之四十三又六，即二千七百五十六人，未經訓練即派有工作。其中百分之四十四又九，即二千八百三十八人，經予短期訓練後，亦得有職務。其餘百分之十一又五，即七百二十七人，雖經登記並未參加訓練所受訓，或已自行覓得工作者。

再各鐵路員工，有在路線淪陷前，即編組鐵路工程破壞及修理隊，隨同前方軍隊及游擊隊工作者，多數已在敵人後方，亦達數千人，均由戰區司令部給養，各局局則在撤退以前，儘量供給

工具及器材等件。

現在撤退員工之登記事宜，仍在湘省積極辦理中。自武漢放棄後，登記人數激增，本部正統籌救濟辦法中。最後仍有官者，戰時交通，無論路帶郵航，須力求完善迅速，迨撤退時，並須盡量拆移，同時又須在後方從事建設。簡言之，即建設與破壞，須同時並進。以吾國地闊之廣，利用交通工具者，不知數千萬人，人人無不欲其便利迅速，惟因各方面平時之缺乏訓練，及對此大規模抗戰，素無經驗，此次交通界服務同人，雖大多數已竭智盡能，然自問尙多不滿，此則唯有力圖改良而已！

電界二勇士

——宋子華劉吉祥之壯舉——

上月二十三日，蘭州我空軍大捷，毀敵機十餘架。此固由於空軍將士努力殺敵所致，而致勝之最大關鍵，實在由於電局二工人之報告。緣是日敵機二十架襲蘭，其飛行路線，在防空哨以外，故各方均未得消息。適榮家河（離蘭五十里）工人宋子華劉吉祥，見敵機在上空飛翔，乃不顧危險，攀登電桿，接線與蘭局通話報告，我方始獲得確息，得以準備應戰。如宋劉二君者，見義勇爲，奮身不顧，誠抗戰中電信界無限之光榮也！

滇緬公路旅行記

張孟令譯

抗戰以來，後方交通，經年餘之努力，滇緬公路已於廿七年底粗具規模，勉可通車，現尚在改善中。二月廿六日港報載外籍記者杉滿森，最近親由該路經滇到緬，沿途觀察紀實，因譯供同人，作為參考。

譯者附註

滇緬公路，自昆明至滇邊，再由緬甸公路至臘戍，全長七二五哩，約可分為三段。首段由昆明至下關，長二六〇哩，為舊有公路。第二段自下關至瀟灘廠町村，長二四五哩，於二十六年底開業，翌年十一月告成。第三段自緬邊至臘戍，計長一一〇哩，為緬甸所築。全線沿途風景頗佳，尤以第二段為崇峻奇突，翻山越河十數哩間，路面高度相差常有至四千呎之多。記者鑒於該路工程之偉大，風景之優美，乃自昆明與該路管理局查路人員，同道出發考察沿途現況，以供讀者。

第一段雖為數年前所築，然因年久失修，路面常有不平之處。最壞一段，即離昆明不遠。現在全段正在改善中，沿途路面，有數處業經改寬或重鋪。所有木橋，亦用石料改建，或以石基木欄合築，皆能載重十噸之譜。第二段中，離下關六十哩處，為全線最高之點，計超過海面八五〇

呎，自此一百四十哩，則為風景最佳之地，至此可窺見翠綠色之怒江，蜿蜒南流，公路亦急轉直下，由海拔七、二〇〇呎降至二、五〇〇呎，以達河面。再由鋼索吊橋渡河後，復行陡升至七五〇〇呎。全路平均海拔均在七千呎左右，故沿途極目遠望，曠人胸襟，有時足下騰雲，景色尤佳。

工程方面，該路因缺乏造路機器，及趕工關係，雖經二百餘工程師，及十六萬工人之努力，路面仍未臻善境。彎道既多，坡度亦大，且尚有未鋪路面之處。有時路基過狹，車行其上，兩旁所餘地位各不滿兩呎，而路基不固，車輪稍偏向外邊，土方即有崩潰之虞。記者車行第三日中，前行為一大客車，載客八人及行李多件（記者行李亦在其內），忽因前外輪下土方鬆散，全車傾覆，著於一百五十呎懸崖之下，全車粉碎，乘客一人，因受重傷而死，可謂險矣。翌日，又一車因路基不堅，而斜輪入溝，但未翻倒。再則因開山斜度太大，有崩落之虞。記者沿途所經之處，此種情形頗多，路面在山中本已極狹，因土石崩落，佔去其半，更為狹險。其次，在離怒江橋三哩處，崩石將路面全部封塞，車不能進，經六十名工人，以炸藥協助，費三小時半之久，方恢復交通。

橋樑工程（全路約有橋樑一千座），除怒江瀾滄江及少數其他吊橋，以石基鋼索架成，均能載重七噸半以上外，餘皆因築路時水流太急，僅能便橋通車。目前各便橋均在改建中，車行須繞道，極為不便。

記者車行七日，方抵臘戍。滇邊至該地一哩工程較佳，因地勢稍平，故路面得以加寬，坡度較小，開山斜度亦坦，可免石崩，但路面多欠修葺。據記者觀察，全程七百餘哩，在現況之下，若以小汽車兩司機替換開駛，有四日半可以到達。平均速率，約為每小時二十哩，若行車再速，恐有危險。至於大汽車則因路面不平，乘客極不舒適。

據記者所知，該路自通車後，僅試運貨物一次，計二十八噸。記者車行七日，沿途所遇車輛極少，僅見客車三輛，滿載壯丁，及緬甸貨車六輛，裝運造路材料，由瀟灘向芒市而進。按芒市雖尚離滇緬境界八十哩，然此處實為中緬相值之點，市內滿住白夷（英名爲Burmese），頭戴黑帽，身穿各色上衣，與該地叢立之緬色寶塔，相映生趣。

除路面太劣外，滇緬路運輸不暢之故。又在乎車輛司機太少，及緬甸政府所抽之過境稅太高，車輛問題，現仰光一處，即有數百輛汽車，正在裝置。私人貨車，亦擬加入營業，恐不久即可解決。至於總境稅，前已經外交部會次長與緬甸

政府商安減半，然仍屬太高。蓋中緬一八九四年商約所定，緬甸過境入華稅，應爲緬甸進口稅率八分之一。其時緬甸進口稅僅爲按值值百抽五，故過境稅頗爲低廉，現則緬政府增改稅率，軍火一項，即值百抽四十五至五十之多。故以百分之一計之，過境稅實有太高之嫌。前經會次長向緬甸政府交涉後，已減爲十六分之一，但如此華方現存仰光二十萬箱材料（約一萬六千噸），即須過境稅一百五十萬盧比（約合英金一二二，五〇〇鎊）之鉅。現在會次長正在繼續交涉中，緬方或能同意再減，或改用遞費遞減制，使最高過境稅，不超過值百抽一。

該路既已告成，聞不久特種材料，即將由該路運華。但吾人所最欲明瞭者，乃在雨季中，該路運輸能力，將受如何影響。考滇省雨季，始自五月底，須延至十月底方終。此數月中，雨量有二〇八吋之多，有若干專家以爲雨季中運輸，必全部停頓，有者則以爲漢緬路既改由交通部直轄之管理局經營，業已全部計劃改善，每日工作人員不下數千人，雨季中或仍能維持通車。據記者所聞，各項改善計劃，於雨季前完成。

總而言之，記者以爲漢緬公路工程之偉大，實有歷史上之價值。不論該路改善計劃之能否按時完成，中國工程界能於最短时间内，在最艱苦中，完成此國際路線，其精神其毅力，實足欽佩。記者深信此線將來必有無限之希望也。

「讀書」與「小組」運動

最近蔣委員長手諭三項辦法，令飭各部會切實遵辦。其中關於組織讀書會及舉行小組會議二點，尤爲注意。本部爲積極策進起見，特訂定「讀書會通則」及「小組會議通則」各一種，特附錄於後，望各處已辦理者，加緊進行，益求進步；未辦理者，趕速實行，以期普遍。

▲各廳司局處室讀書會通則

- 第一條 本部各廳司局處室職員，爲增進學識修養性行起見，應分別組織讀書會。
- 第二條 讀書會會員少則四五人，多則十餘人，各廳司局處室得按照實際情形，自行酌量，但全體職員均須分別加入。
- 第三條 讀書會應訂定會期，按期開會。
- 第四條 讀書會會員應公推定一人爲主席，負指導之責。
- 第五條 讀書會會員，應自行選定研讀之書籍，提出會議評定。
- 第六條 讀書會會員應將研讀心得，提供會議參考，並互相批評。
- 第七條 讀書會除依通則，按廳司局處室分別組織外，必要時並得依研讀之門類，聯合組織之。
- 第八條 各讀書會得於不違反本通則範圍內，自行擬具細則，呈准部長施行。

第九條

本通則由部長核准施行。

▲各廳司局處小組會議通則

- 第一條 本部各廳司局處室小組會議，應按其工作之性質，分別組織之。
- 第二條 小組會議，應辦事項如左：
 - 一、各個人工作情形之報告；
 - 二、各人工作成績及性行之檢討批評；
 - 三、工作效率之公同研究。
- 第三條 小組會議每組少則四五人，多則十餘人，由各廳司局處室等按照實際情形，自行酌量。但所有職員，均須分別加入。小組會議應公推一人爲組長，負召集會議，掌理議案及紀錄，維持會議秩序，推進會務及指導一切之責。
- 第四條 小組會議應每星期開會一次，於辦公時間以外舉行，不得因開會停頓工作。
- 第五條 第二條第二款所定檢討及批評之結果，應彙送主管長官按月發表之。
- 第六條 工作效率之研究，得有具體結果時，應作成方案，送主管長官核行，並得由主管長官提出具體問題交會研究，限期報告。
- 第七條 各廳司局處室，得於不違反本通則範圍內，酌量本身情形，擬訂小組會議細則，呈請部長核准施行。
- 第八條 本通則由部長核准施行。

部務紀要

▲本部機關集中辦公

本部前爲辦事便利起見，在衡陽桂林等處設立辦事機關。現以各地人員，陸續到達後方，已無另設機關必要。故一律呈准撤銷，集中重慶辦公。所有本部前規定分處辦公計劃大綱，及各廳司遷在衡桂者對外文及發電辦法，已不適用。嗣後對外文發電，當就在重慶核判續發云。

▲新路處理公文訊

本部新路工程處設計工事兩課事務，自呈准暫由路政司工程科兼辦後，其處理日常公文手續辦法，業經訂定。茲擇錄如下：

(一)關於收文

甲、有關新路設計與工事之部收文，應直接發交路政司。
乙、上項收文，如係日常事務，不必再行送新路工程處各委員批閱。

丙、此後關於新路設計與工事之文件，應分別通知各新路，逕寄路政司。其他各司廳收到關係新路此類文電，亦逕送路政司辦理。

(二)關於發文

甲、有關新路設計與工事之部發文，經路政司擬稿後，各委員不必核稿蓋章。惟關係技術廳職掌之事，應由路政司會商或會簽，悉照通常手續辦理。

乙、原由技術廳及新路工程處逕行寄致各新路有關設計工事之各項文件，嗣後應由路政司名義辦理。

(三)關於會章文件

關於其他各司廳應主辦有關新路設計與工事之會章文件，送請會章時，除與技術廳職掌有關者外，凡新路工程處應行會章文件，一律改由路政司會章，應通知各司廳處。

(四)路政司接辦關於新路設計與工事之文件

自奉令後所收到之文件起始。至於奉令以前收到而尚未辦理完竣之案件，仍由新路處原有人員辦理，以資熟手。

(五)各委員今後召集會議，指定會議秘書一人，以便整理議案，保管檔案。即指定原任該處編審課長兼任之。

▲川滇東路籌備行車

川滇東路(自隆昌經瀘縣，畢節，威寧，雲益至昆明)，前由渝行營主持修築，即將完工。該路行車事宜，已決定交由西南公路運輸管理局辦理，現正由該局派員調查着手籌辦行車設備事宜云。

▲香港及川滇購料會成立

年來後方交通建設，積極進行，所需交通器材，數量甚巨，購料價款，動輒千萬辦理稍有不善，最易引起各方責難。本部爲力求購料經濟與辦理周密杜絕流弊起見，非採用公開投標辦法，不足以昭慎重。並以辦理購料人員，遠駐香港，因將原有「交通部購料審議委員會暫行辦法」改爲「交通部駐港購料審議委員會暫行辦法」。設置駐港購料審議委員會，專司審議事務。該會設委員七人，其中六人由部長派充，餘一人則由建設事業專款審核委員會推薦。

又本部川滇鐵路公司爲辦理工程及材料之審議事宜，特設審議委員會，公開辦理。該會設委員九人至十一人，除總經理協理交通部材料司長，叙昆滇緬兩路局局長爲當然委員外，並由理事長聘任富滇新銀行行長穆雲台君主計處會計局局長聞亦有君本部會計長陸榮光君財務司司長張鏡立君等爲委員同時指定穆君爲主任委員。

凡工程合同總價超過五萬元，材料合同總價超過一萬元者，均應由公司總經理將投標結果簽註意見，草擬合同，提交該會公決後，始得簽訂，以昭慎重云。

▲叙昆大道舉辦駛運

本部爲促進出口貿易，採用人力獸力，經營

貨運、郵政聯運管理所，情形已誌本刊上期。茲悉該所擬先就自叙府經鹽津，昭通，會澤至昆明大道，辦理快運。嗣後再逐漸推行於川黔（重慶至貴陽間）黔桂（貴陽至柳州間）兩路云。

▲汽車配件廠已興工

我國汽車未能自製，其零星配件，亦須外洋供給。本部擬設之汽車配件製造廠，自廿七年秋開始籌備，積極進行，已將應用機器，大部運到。現購定廠基，建造廠房，預計數月後，即可自給一部份云。

▲川藏電局移渝辦公

川康藏電政管理局原駐成都，現因重慶電報電話通信，關係重要，本部特飭移駐重慶，該局奉令後，即分批遷移，於去年十二月一日在渝開始辦公，同時重慶電報局，即歸併該管理局。至成都電報電話事宜，業經改設成都電報局，負責辦理，所有組織章程，亦經部令公布。

▲維護各路長途話線

近來抗戰重心，移轉西南等省，為加強後方電信機構起見，特在衡陽吉安南鄭重慶四處，設立長途電話幹線維護工務處，負責維護各路長途電話線路及帶電載波等機件，以期通訊暢利。

▲迪化重慶直達通報

新疆迪化電台新購大電力機，已裝設完竣，

並於上年十二月中旬與重慶開放直達通報，此後新與中央及內地各處往來電訊，當益增便捷。

▲訓練有線電報務員

抗戰期內，報務激增，人手驟感缺乏，經本部竭力調度設法勉維現狀，上年九月經令飭廣州漢口重慶長沙成都貴陽長安桂林等八處電報局，招考有線電報務員訓練班學生，以便在渝寄寓桂四處開班訓練，報名人數共約一千六百餘名，嗣經考錄正取生二百名，備取生六十一名，原定於本年一月十日開始訓練，因粵漢淪陷，情形一變，取錄各生，頗多情況不明，故截止現在止，報到人數，尚不足額，刻正令飭各局設法查明，個別通知，開課日期勢須展緩。

▲招考無線電報務員

近來無線電報務員，漸感不敷支配，經飭渝黔蓉三處局台，招考該項報務員一百五十名，嗣並准後方勤務部兩請添招四十名，惟招考結果，因熱綫無線電收發報技能力之人才不多，故僅錄正取九名，備取四十七名，距原定名額尚遠，現已決定在成都國際電台開辦訓練班，並經令飭該台及川康藏電政管理局重行招考學生一百四十名，錄取後，即令人班訓練收發技能力等各項專門科目云。

▲話機務員次第訓練

本部前因各處帶電話站及載波電話機次第建設

，維持乏人，於上年五月在渝開辦機務員訓練班一期，考錄學生三十名，連同各局保送之技工十名，一併入班訓練，現已畢業，分派各處長途電話帶電站服務。復以各無線電台機務員，頗感需要，經飭成都國際電台招考無線電機務員，計錄取正備取生三十一名，現已開班訓練，三個月後，即可訓練完畢，分發實習。

▲防護團接管交通警衛

本部所有汽車包車等交通工具及警衛事宜，向歸總務司庶務科經管，現為集中調度提高工作效能起見，分別移交防護團暫行管理。汽車方面已行駛公車，每日上午下午各開小汽車兩次，大汽車一次，同人因公乘坐汽車，須先填具公事乘車通知單，然後憑乘車證上車。關於該項車行後，極稱便利云。

又該團以現值抗戰期間，同人應盡及除嚴肅，以為非常之準備起見，特請團事團介三林奎英二君教練國術，每逢星期一三四六日上午八時至八時半，由關君教練太極拳。一五兩日，由林君教練八卦掌。地點在本部籃球場，同人均可隨時報名參加。

▲修訂聯席會議辦法

查在同一地點之各部副團長領事或高級人員

，每星期應舉行聯席會議一案，曾由部令於上年三月三日通知辦理，各地實行以來，頗著成效，並將會議情形，隨時在本刊摘要發表。現在抗戰工作，已屆緊要關頭。所有交通上一切改善及應急措施，尤須聯繫密切，方能應付敏捷。故於一月十日復以部令，希望各地對於聯席會議一事，必須以實心實力，繼續進行。惟聞前次所訂辦法，尚嫌簡單，而各地人員，因局勢變遷，移動甚多，所有原定各地召集人員，亦有重行分配之必要。因將原訂辦法重行修正，茲特附錄於下：

一、凡在同一地點之各機關首領或高級人員，應依照本部上年三月三日祕字第四五四號訓令，繼續舉行聯席會議，每星期一次。遇有重要事務，並得臨時召集。

二、會談時，應特別注意下列各點：

- 甲、檢討路電航郵及公路航政各部份本身發現之缺點，及研究其應行改進事項；
- 乙、交換軍政社會各方對交通各部份表示之意見，及研究其應行改進事項；
- 丙、討論平時交通各部份彼此間之聯繫協助，及同人生活上之互助合作事項；
- 丁、研究萬一軍事變動時之交通動員，及進退準備事項；
- 戊、調查研究國軍游擊區域與後方間交通聯絡及佈置事項；
- 己、調查研究淪陷區域內物資輸入後方，免

查敵用之交通聯絡及疏運事項。

- 三、會談時，除彼此交換意見及情報外，如有改進方案，及彼此相互關係之問題，應即詳細討論，洽定具體辦法，即行執行。其事涉重大者，立即呈部核示。
- 四、凡地方有關係之公路機關，以及民營交通事業之主管人員，並得於會談時，邀其參加列席。

五、每次會議結果，應摘要報部核奪。

六、各地主持召集是項會議人員，指定如下：

- 江西(南昌) 浙贛鐵路局杜局長鎮遠
- 江西(金華) 浙贛鐵路局金副局長士宜
- 浙江(衢陽) 粵漢鐵路局陳局長廷炯
- 湖南(衡陽) 湘桂鐵路局石局長志仁
- 湖南(長沙) 長沙電報局李局長
- 康軍郵總視察員雍
- 雲南(昆明) 歐亞航空公司李總經理景雲
- 雲南電政管理局葛局長揚勳
- 滇緬公路局譚局長伯英
- 四川(重慶) 中國航空公司黃總經理寶賢
- 川康電政管理局張局長
- 貴州(貴陽) 西南公路運輸管理局薛局長次華

貴州電政管理局余局長志明
貴州郵政管理局黃局長榮升
廣西(桂林) 湘桂鐵路公司沈協理熙瑞
廣西電政管理局梁局長式恆

廣西(南寧) 湘桂鐵路桂南段工程局凌局長炎乾
廣西郵政管理局杜局長宗澤

陝西(長安) 臨海鐵路局長宗澤
陝西電政管理局顧局長德銘

甘肅(蘭州) 西北公路運輸管理局宋局長希尚
甘肅郵政管理局李局長長天章

河南(南陽) 河南電政管理局聶局長傳儒

同情與慰問

二月四日貴陽空襲，本部專員鄭熙君之眷屬在寓，除長子一人外，全家慘遭巨禍。西南公路局機務總工程師黃綸君及夫人，不幸同時遇難。貴陽電政管理局報務員周國東君及報差一人，亦遭犧牲。又本月七日西安遇炸，臨海路專員陳生璋君，因公中彈殞命，本部快捷運管理所所長陳廣忠君，亦受重傷。聞於此，難以至誠至真之意，對遇難同人，表示無限悲憫之情；而於受傷及幸免難之同人，深察至親至切之慰問！

本部重要人事動態摘要

自二十七年十二月起至二十八年二月四日止

日期	機關	人名	動態
二十七年十二月	材料司	楊毅	簡任技正兼材料司警辦
二十七年十二月	技術司	馬軼羣	技正免職調西南公路運輸管理局副局長
二十七年十二月	材料司	盧祖貽	兼任材料司採購處處長
二十七年十二月	駁運管理所	陳廣忠	派兼該所所長
二十七年十二月	駁運管理所	陳國璋	派為該所副所長
二十七年十二月	駁運管理所昆明辦事處	劉吉甫	派為該處主任
二十七年十二月	駁運管理所	程樹仁	派為稽核
二十七年一月一日	公路技術人員訓練所	盧作孚	派兼該所所長
二十八年一月一日	公路技術人員訓練所	潘光週	派兼該所副所長
二十八年一月十二日	公路總管理處	吳星伯	派為該處專員簡任待遇兼駁運管理副所長
二十八年一月十二日	公路總管理處	凌明白	派為該處專員兼任待遇駁運管理所辦事
二十八年一月二十三日	中比庚款委員會	張毅立	派為正委員
二十八年一月二十三日	中比庚款委員會	朱起鵬	派為副委員
二十八年一月二十四日	技術廳	李法端	簡任技正免職
二十八年一月二十四日	材料司	沈昌	該司司長辭職照准
二十八年一月二十四日	材料司	李法端	派代理該司司長
二十八年一月二十四日	部長辦公室	黃卓	派為專員簡任待遇
二十八年二月四日	材料司	陳廷輝	派為代理該司考檢科科长
二十八年二月四日	材料司	張迺修	改派為代理該司備轉科科长
二十八年二月四日	材料司	孫寶康	派為代理該司稽核科科长
二十八年二月四日	材料司	吳鴻照	改派為專員在該司司長室辦事