

抗戰與交通

◀ 讀閱人同關機各部本供專刊本 ▶ 期三第刊月半

國立北平圖書館藏

提起平常精神應付非常事態

公權

當淞滬戰事失利，首都淪陷之時，人心惶惶，不可終日；及至政府西遷，猶有一部份昧於大局之人，以為情勢危岌，朝不保夕，於是自願告退，回鄉苟安者有之，相與避地，進退維谷者有之；託身租界，坐觀變化者亦有之。一若離開政府所在地之後，即能確保身家性命之安全者。其有一部份人員，則身雖暫留心實他憂，是以無論處理何種事務，要皆以苟且敷衍，得過且過之心理，應付一切。此其設想，當以為抗戰大局，全繫軍事，軍事有濟，或可暫維現狀；否則必不能支持遠久，因對日常一切事件，僅謀消極之對付，不作積極之打算。殊不知軍興九月以來，全國上下，團結一心，將士因愈戰而愈勇，民衆亦再接再厲。故最近不但原有局勢，益加鞏固；且魯南之役，台兒莊大捷以後，更有新局面之展開。凡此軍事上之勝利，固益可徵信吾國轉弱為強之表現，即彼認識不足見解錯誤之人，對茲戰局之好轉，亦當知所感奮，端其趨向，惟值此國難臨頭，國人之認識所以有不足，見解所以陷錯誤者，不外由於以下原因：

一、吾國歷年政治多故，變亂頻仍，故國人每以過去觀察內戰之眼光，衡量此次抗戰之演化。內戰不過數月，抗戰亦不久。於是處處徬徨觀望，事敗行塞責。

二、妄自尊大，固為吾國閉關時期之通病；而妄自菲薄，尤為海通以遠莫大之弱點。故每有以為此次對外抗戰，必敗無疑。於是胆怯自誤，意氣消沉。

三、樂觀倖倖者，以為中國幅員廣大，失地雖多，無關大勢，偏居一隅，仍可苟安。殊不知立國於世界，主權領土，絕不可犯，故雖比利時之小國，為保全一寸一尺之地，猶必奮其全力，抵抗外患。故此項自欺欺人之論調，適足以毀傷自己奮鬥之志氣。

四、投機取巧者，以為淪陷區域之偽組織，雖托庇敵人之羽翼，仍由國人自己治理，於是不惜認賊作父，阿諛取容。殊不知以華制華，原為敵人之毒

本期要目

- 提起平常精神應付非常事態
 - 人事管理制度之研究(一)
 - 抗戰時期之水路運輸設施
 - 抗戰前後之平漢鐵路(二)
 - 抗戰期中增進長途電話接線速率問題
 - 各地交通機關舉行聽席會議彙誌
 - 加緊工作武裝娛樂
 - 抗戰前後在上海電報局工作之經過
 - 我進武漢電話局的前後
 - 交通人員如何助成抗戰任務
- 公權
潘光暉
馮心濟
鄒安衆
孫正
鄧宇
李季清
周幸農
學魯

計；且以過去敵人侵佔東三省之經過，最初對國人無不極事籠絡，最後又無不棄如敝屣，大權獨攬。須知在敵人蹂躪之下，明哲不能保身，委曲不能求全。故彼百端巧飾之人，其結，亦唯有心勞日拙，自取覆而已。

以上苟且，怯懦，自欺，巧飾之心理，有一於此，危亡可待。務必澈底廓清，方能自力更生。因處此非常時期，必須提起非常之精神，方能勉渡當前之難關；而平常精神之提起，尤非先自根絕上耳病害之心理不可。況目下抗戰之功效日著，軍民之自信益堅，更應發動精神，堅忍支持。須知今後抗戰之局面，必定延長，而吾人應負之責任，亦無窮盡；且現在大多數民衆，處於後方，其日常生活所資之衣食住行，不但無減於平時之要求；反因抗戰自信之堅定，社會秩序之恢復，其要求之標準，更有增於往昔。故吾交通人員，平時爲人民謀便利，戰時更應爲社會盡服務。社會人民要求於交通者，爲平時之常態，吾人即應振發平時之精神，盡其應盡之使命。願欲達此目的，必須人人：

一、對全面之長期抗戰，有堅決不移之自信；而于抗戰前途，尤應抱定最後勝利必屬於我之信念；

二、恢復平時辦事之次序，處理一切非常之事態。無論何種計劃設備，應依常軌按步設施，並應確認計劃戰時之需要，爲一種緊

急臨時之措置。

吾人知浙贛鐵路，於抗戰初期，秩序失常，一月份財政收入，尚不及五萬元。嗣經盡心規劃，力事整飾，二月份增收至二十萬元，三月份達三十萬元以上，今後且有繼續增加之希望。再平漢鐵路，於戰前每日現金收入，平均約十餘萬元。戰事初起，即減至每日九萬餘元，其後因戰局變化，人心浮動，遂至去年十二月份平均每日收入，僅二萬六千七百餘元。嗣經一二月，加以整飾，收入漸有起色。迄至現在路線較前益短，但四月份上旬平均每日可增收至三萬六千餘元。由此可見浙贛與平漢之路，在設備上原已具此項運輸之能力，在戰時上原可有如許數量之收入，徒以從前感於戰事一切皆爲暫局之心理，於是設施容有未周，人事或有未盡，於是運輸之能力減退，財政之收入日絀。又如粵漢鐵路，前因便利軍運，規定軍用列車，專車輪差；但因此車輪調度困難，貨運與日俱減。嗣經路局與鐵道運輸司令部切實協商，利用軍車回空，裝運貨物，實行以來，貨運漸暢，收入亦增。於以見天下之事，端在人爲。苟能歷試艱難，即屬成功要訣。世之所謂以精神戰勝物質者，非謂精神之作用，能改造物質之全體，揣其真意，無非能以天下之至誠，應天下之至變，換其心，能出其心志，運其思想，以使人盡其才，物盡其用而已。

雖然，吾人於營業砥礪力圖奮進之時，不能不注意一事焉；此事無他，即一覓見利忘義之徒，每每固知自愛，乘紛亂之時，因緣舞弊。吾人必須以除惡務盡之精神，爲澈底澄清之工作。例如最近粵漢路方面，傳有員工出賣車皮之說，人言嘈嘈，責難備至。蔣委員長且有以下嚴加整飾之令：

「粵漢鐵路南下各列車，必須載足貨物，不得空車南下，違則嚴加處罰！又該路下級員工，仍有故意留難，與私賣車皮情事，爲何司令部與交通部不澈底查究？國難嚴重至此，而一級員工，如仍舞弊營私，常有入心，直等賣國。應即由運輸司令部負責澈查除根，并令沿途各憲警，特別注意路上營私舞弊各情事。如能查明事實，當與重賞。希即通令遵照！」

吾人於祇聆委員長手令之餘，深感責備彌重，而企望彌殷之至意；吾內外上下在事同人，對於此等傷心病狂作奸犯科之舉，宜如何痛心疾首，相與捭斥！須知此等事件，每每發生於變亂之時，偶或督察未周，遂爾居心隱蔽。吾人爲求紀律之嚴整，事業之進步，必須澈底調查，嚴格辦理；必須振刷平時見微知著之態度，根本清除朋比營私之積弊；尤必須運用平時之法律，加以最嚴重之懲處；萬不能因非常時期之緊急狀態，而對茲不道德行爲，稍有姑息，稍有瞻徇。此余主張提起非常精神，應付非常事態之又一篇也。

以上所言，欲求身體而力行，首在心理之改革。苟能誠乎一心，勉力以赴，則距吾人所謂以交通使命，助成抗戰目的者，庶幾近矣！

人事管理制度之研究(一)

潘光迥

本部人事司，最近舉行人事管理制度演講，由司長潘光迥君擔任主講。雖演講主旨，純以增進該司同人研究人事問題之興趣；顧人事管理，尚為近代新興制度，推演進步，探討無窮；因由本刊商請將該項演講紀錄，陸續在本刊發表，以供同人研究。尚祈讀者注意為荷。

編者謹注

交通部設置人事司，不但在中國是一件比較新的工作，就是在歐美各國，政府機關單獨設立人事行政機構，也是近幾年來的事。我們今後要以維護謹慎的態度，和洋勵奮發的精神，來使這個新生的產兒，因有良好的營養，而發育健全，為中國行政機關，樹一新的機構。我們為求人事管理，能有深切的認識，所以有這個座談式講述會的舉行，希望大家能於公餘之暇，做一番自修功夫，來督促自己，準備自己。

認識問題 交通部設置人事司，負有比較重要的使命。以今後交通四政以及公路航空所管轄範圍之廣，建設事業所需要人才之多，及其相互發生人事問題之繁，我們為求人事管理之效率化，以適應現代行政管理的趨勢起見，將人事管理的職掌，從一般的總務行政職掌中，劃分出來，使他在行政系統上，具有獨立性，使負責專責。根據行政管理學最新期的看法，人事管理有他整套的

應用學術(雖然現在尚在逐漸研究中)，所以他應同其他專門職掌一樣，應在行政機構中，有他獨立的位置，專司人事管理事宜。這個理論，已為行政學界任何學者所公認。所以從這個看來，今後交通部人事司所要從事的工作，自靜的方面說，是要就交通部所管轄的人事職掌範圍內，盡力推動政府所訂有關於交通人事的法規，以求交通事業的人事管理，能順着法治的大道走。自動的方面說，我們希望從處理人事的認識與經驗中，經過相當時日，能構成一個整齊的中國交通建設行政機關的人事管理制度。政府機關的人事管理制度，在其他各國，縱有立法可循，但各國國情不同，他國之適用者，未必盡合於他國。過去中國最大的通病，就是很輕率的輸入他國制度，於是每每割足適履，不切實用。所以我們應當隨時在自已逐漸摸索的過程中，認識中國人事管理問題的本質，從而為中國交通行政機關創立較為完備的人事管理制度。

人事司的前身，是總務司的人事科，從科而擴為司，其使命已如上述，不過個人希望大家有一個共同的認識，就是凡從一件事業，在開始的時候，其着眼固不妨要大，但其做法與進行的步驟要相當顧到環境的力量，和環境力量中所含着的實際事實。本人在暫行兼代人事司事務的短期中，認為有幾件事實，我們不能不有顧到。

一、凡事之推動，必須經過三個階段；甲。教育的功夫；乙。認識的歷程；丙。推動的力量。換言之，第一步先要將一個新的意識打進人們的腦中；第二步於人們接收這個新的意識之後，希望他們有自發的認識；第三步人們既有了明確的認識，而後有一些人負起推動的責任。交通部人事司要完成他的理想，也一定要經過這三個階段，目前我們可以說正在求認識的途中。

二、人事司的設置，是在交鐵兩部歸併的期中，其間所發生的人事問題，錯綜複雜，不難想見。除非我人具有充分的明晰的認識，決不能為適當正確的措置。

三、人事管理有他的整套應用學術，上面已提過，所以我們的人事管理，不單獨指任免調遷命令的問題而已。從人才的訓育儲備，進而經過職員的遴選任用，再進而職員的動態考績，其中有他互相連鎖不可分離的整個系統，而同時在每個程序中，又有他們各個單獨的管理問題。其牽連頗為複雜。此外人事上關於

升遷調派的決定，工作效率的提高，賞罰獎懲的處置，乃至人與人間，科與科間，司與司間，關於人事問題的調整，其複雜尤可想見。但目下人事司尚在草創期中，我們自己的認識與準備是否充分，我們的人手與機構，是否健全？這些問題，都要我們時時反躬自省，而在事實上尤宜刻刻顧到的。

綜合以上事實，我們在這準備期中，一切都要特別謹慎從事，萬不能操之過切。我們現在要先在充實自己，與為人事司奠立基礎的工作上用一番功夫，不能希望一時就有很理想的展布。

以上所說，乃為對於人事司本身的認識，以下再研究我們在這種認識中，對於日常處理事務，要具備何種精神。

一、興趣及責任心 興趣與責任心，都是出於自發的。我們無論從事任何事業，苟有興趣，必能發生濃厚的熱誠；苟有責任心，亦必能努力以赴。具體一點說，因為我們對於人事管理有興趣，所以我們才能隨時隨地，運用思想，為人事問題設計一切，同時因為我們對於處理人事事件，富有責任心，所以我們要很認真的很謹慎的去辦理，以求得完滿的結果。

二、仔細耐煩 仔細耐煩，是從事任何事業所應具備的精神，處理人事問題，尤非例外。比如我常常自己覺得當我在辦理一件有關於職員核敘薪級的案件時候，我要很仔細的顧到

其中所牽涉的若干問題。其中最明顯的：(甲)要顧到該員的資歷才能，是否和他所敘的薪額相稱？(乙)其薪額定後，在客觀的立場上看來，是否公平？(丙)就其本人而言，其薪額是否和他家庭的需要和本人的願望相合，而能使他安心工作。凡此種種，都需要我們用極細密考慮的功夫，以求理想圓滿的結果。

三、判別事理能力 人事問題，非常複雜。非具充分的判別事理能力，決不能在錯綜複雜的關係中，探求其真正的關鍵。舉一個很小的例子；有一個人來訪你，他是來求工作的，可是他的來意，事前並未說明，在你接見他的時候，他多半不將他的要求，很直接說出來，除寒暄道好外，或談些時局，或用很轉灣的方式，對你作間接的表示。這時候需要你有意識其來意的能力。這不過是一個極小的例子，其他在人事上需要辨別是非，隨機應變地方，更不勝枚舉。

四、熟悉法規 處理案件，要依據法規，這是當然的，希望大家能將有關於交通事業的人事法規，多多注意，求其熟悉。

最後，所要提到的，是個人從經驗中感覺辦理人事事件所應避免的幾種錯誤。

一、要做閹王不要做觀音 同情心和成人之美的心，人人都有；但是我們辦理人事，不一定都要受人之託，而每件求其忠人之事，以博得各方面的好感；並且這是事實上所不可能的。所以我說，我們

要做閹王，不要做觀音。

二、慎重簽注意見 在我們簽注意見的時候，要想到自己的簽呈，將來在檔案內，可以有他比較永久的價值。終使自己的意思，對於某件事業，有他一部分的貢獻。不要在簽呈內含有左右長官意旨，或蒙蔽長官的用意，這是處理人事案件所當切忌的。

三、認清職位與權威的分別 工作人員的職位，是代表他在某種職掌範圍內所應辦之事，並不是代表他在某種職位內所可展布的權威。我們時常發現政府官吏，將職位與權威，混而為一，流弊所及，影響至巨。

四、多運用科學頭腦不要感情衝動 人事事件，關係複雜，必須運用科學頭腦，予以冷靜的處置。中國一部份談人事問題的人們，常單以相貌的外觀，來鑑別人材，我覺得這是不科學的，很容易引起我們任憑一時感情衝動，而發生以貌取人的流弊。與人才主義及人事的科學管理的意旨，是不能並容的。

以上所講關於人事管理制度的研究，實在都是一些粗淺的常識，但往往愈粗淺的事情，愈會為人忽視，因特為提及，所望在座同人，都能舉一反三，加以深切的體會。

以「抗戰」的精神，充實

以「交通」的機能；

以「交通」的使命，助成

「抗戰」的目的！

抗戰時期之水路運輸設施

湯心濟

無論在何種國家，假使一旦與敵國發生戰鬥行為，則其平日所持為經濟命脈之交通工具，均須重加調整，冀能適合軍事上之需要。舉凡關於士兵之輸運，糧秣之接濟，前線後防地點之聯絡以及消息之傳遞，無不縝密考慮，庶幾進則能攻城奪鎮，寬得與敵方之交通媒介銜接一致，作為已用，退而秩序井然，事先將我之交通路線，予以封鎖或拆毀，或移置於其他安全地點，使侵略者被誘深入腹地，而無從利用，如此以退為進，相機反攻，洵非難事。考交通工具在戰事上處最重要地位者，計有鐵路，水路，公路三種。關於鐵路之平時及戰時之功用，以及交戰期間各項設施問題，學者均有所闡述，獨於水路及公路之戰時運輸設施問題，其實亦極重要，反比較的易為人所忽視。我人如稍加注意，即可以見到，在平日，水路公路固應與鐵路有各項聯運之設施，而處此全面抗戰期中，其與鐵路之關係以及在國防上之使命，尤為顯著。茲將兩者在抗戰期中應予設施之各項問題，簡單的分述所見如次。

水路

我國內河沿江沿海各地，均有外輪行駛其間，在此長期抗戰期中，若仍採取此種政策，危險殊甚，故為實施防衛及戰時船舶運輸便利計，應取以下有效辦法

一、加強我國國營民營各輪船公司之組織
亦有本國各輪船公司，在此抗戰期內，應統由原有主管機關，及有關之軍事機關，共同負責籌謀處置及管理之方策。（如何共同籌謀對策，據作者之管見，最善莫如由交通部，及基於軍事化而組織并直轄於軍事當局之航政機關商討辦理之。關於軍事機關統制下之航政機關組織之理由及方案，本文可暫不涉及，容待另日有暇，再為文論之。）方策既定，管轄自不成問題。而以幾項則須切實做到。即公私輪船局輪船之徵收，徵收後之津貼金之撥付，被徵收輪船之向有航線，船名，噸數，年齡，沿線倉庫，碼頭設備，船員名冊，及各種清冊等等，均應搜集，以備重造清冊及登記之用。

二、封鎖有關軍事之航線，以免洩漏軍事機密。

三、仿效歐美戰時成例，解僱本國船舶上之外國員工，檢查外輪，必要時得發行進出口通行證，以資限制。

我國重要輪船，在沿海及內江航線上者，總噸數祇有一五〇、三一、二、四五八噸。（見申報民廿五年鑑）。遠洋航線，則完全為外商所操縱，即在本國沿海及內江行駛者，英，日，美，挪威，法等國輪船之總噸數亦有五一九、九四一噸。（見同上年鑑）。況我國輪船製造能力低微，平時向外洋定造，戰時且祇有保存原有噸數及力事整頓而已。關乎此，負責抗戰期中之水路運輸當局，亟宜籌劃整個辦法，庶幾勉渡難關。

水路運輸機關，除設施以上辦法外，復為適應作戰之便利計，須與鐵路公路妥為聯運，以期能以交通的使能，助成抗戰的目的！以下則為應有的幾種聯運設備。

一、大規模之鄰近陸地之泊船渠 此為水路與鐵路公路之重要聯絡運輸地點。舉凡人馬、軍需、給養、以及各項材料，均在此地上下及裝卸。泊船渠之大小，可與船隻噸數排水量及聯運頻繁程度成正比例。

二、通達船渠之鐵道及公路 為便利聯絡運輸起見，宜敷設直達碼頭上之鐵道。此外在碼頭上鋪築通達街市之馬路，四圍并宜多留餘地，備裝貨汽車進出及停放之用。

三、船渠上起重機之裝置 此項起重機，設在碼頭或駁船上專作起卸砲車，輻重車，及各項大宗軍用品之用。

四、倉庫或棚廠 此專為存貯軍需給養，或材料，或安置人馬，以備日後需要時再行轉運至前方之用。（棚廠可暫作人馬避風雨之處）。

五、船塢或修理工廠 此專作修理船舶或停放船舶之用。

六、陸地通信機關 安置電報，電話，無線電台，以及燈火，以作傳達運輸消息，或

軍險動態報告之用。

今日之國際戰爭，平日之商船，可隨時加以改造，以補助國內運輸軍艦之不及。上次大戰中之歐洲各交戰國，及目下我國之敵方，均有成例可援。我國暫時雖採取陸地作戰策略，若一旦而被迫在海上作戰，自亦可知法泡製。惟實施水陸聯運便利起見，我國亦宜將國內所有船隻，按照使用目的，予以詳細之分類，約略言之，可分為：

一、人馬運輸船 此項船隻，可專作運送兵士，馬匹，轉赴前線備戰之用。故船舶大小，載重能力，容量，事先均須加以調查，并予以適當之支配，庶幾於應用之際，不發生若何困難。

二、軍需及給養船舶 此類船隻，可以輸送軍器，軍用材料，及糧食至後防區域。因為後防，祇須源源接濟，無時間性之關係，故不妨大批運送，任務完畢之後，仍可將船舶移作其他運輸之用。

三、交通運輸船舶 此項船舶，可分為兩種：一種目的為來往水陸聯運站地，作臨時輸送急需之軍火，及向後防撤退之傷兵，以及人馬等等，或傳遞軍事消息之用。另一種則輔助鐵路公路，作運輸普通旅客商品之用。此項船隻，包括沿海，沿江，及內河各種大小船舶。在實際上言之，我國在此非常時期，沿海各地，航運困難，故江河上之客貨運輸，以資鐵路公路之不足，實屬要圖，良不可忽視者也。

四、各項雜類船舶 此類船舶，包括各種駁船，帆船，小輪船，汽艇，及各式船隻。

在抗戰時期內，可以多事徵收。其用途或為運送煤斤，沙石，或為載運笨重物件，或為探訪消息，均無不可。有時船舶徵收之後，從未使用，但未雨綢繆，實為不可缺少之工作。

以上為水路運輸，在抗戰期間，應有之設施，惟實際應用之關鍵，當然須隨戰局之進展，及當地水陸交通聯絡狀況為轉移。

抗戰期間之公路，須切實注意以下數端，然後設施方為完備，而於戰時運輸上，亦得臻利便。

一、公路及公路上之橋樑 茲者請

先論公路。公路有在戰事發生以前，已經築成者，即業經行駛之公路是也。此類公路，如路線既多，且能與其他水陸運輸路線銜接，並適合軍事上用途者，實為最佳之公路。否則即須鋪設軍用汽車路。考軍用汽車路，鋪築不難。普通可分暫時及永久汽車路兩種。暫時者，可採用自然道路，（利用本來道路，加以擴充）。煤渣路，粗砂或碎石路等。永久軍用汽車路，可分為礮平之碎石路，土瀝青路，及石塊路等種類。總之，此種暫時及永久軍用汽車路，最大目的仍視其能適合公軍用，并與主要水陸各路，能銜接，實為一重要部門。軍事方面之公路運輸處除將上述平時公路之橋樑，施以調查，以決定能否適合戰時之運輸外，（

戰時所運大砲、軍火、人馬，有時甚重，非普通橋樑荷重所能承受者）。對於臨時及永久兩種軍用道路之橋樑，亦須予以顧慮，否則戰事不起，中途塌壞，就誤軍運，影響及於整個戰事關係甚大。最好原則，在廣闊河面上，因為工程困難，以渡船代橋。在狹水面上，按照經濟及實際需要，架設木橋，鐵橋，或鋼橋，均無不可。要之，此猶如軍用汽車路，亦可分作暫時及永久兩種性質也。

二、汽車問題 汽車問題，較之公路，事實上更為嚴重。公路可以臨時鋪築，汽車因我國尚無此項大規模工業，如未雨綢繆，臨時必將束手無策。故軍事公路之負責機關，應將全國汽車，分私人，（日用汽車），營業公用汽車，城市營業公共汽車，長途汽車，運輸公司或搬場公司之汽車，以及非營業機關之各工廠，各大商店，自用送貨接貨汽車，政府官署，及公私機關之客用汽車，裝貨汽車等種別，加以清查并登記，以備國家隨時之徵收及調用。（徵收及租用手續，或方法，須另定詳細規則，以昭公允）。此為第一步工作。其次應將所有已經清查并登記之各種各式汽車，按照軍事運輸之需要類別，作一分類之支配，以決定此可以徵收之車輛，數目上是否足用。（有許多車輛，雖予徵收，實際上并無用途，年齡過老，式樣太舊，零件不易配合等等，皆為根本之原因）。普通軍事上需用之汽車，均為裝貨之有邊無邊大汽車，取其大量裝載之故。（裝

戰軍需軍器人馬等等。次為機器腳踏車，作偵察及報告軍情之用。再次為普通客汽車，備高級軍官，因公來往之用。除以上幾種外，復有牽引汽車及拖車。前者專曳引砲車，各種重車，材料，機械，或長排之拖車。後者則可以放置各式笨重貨件，各項軍用材料，由一牽引汽車在其前拖曳之。

若再進一步，尚有各式特殊軍用汽車，如高射砲除障汽車，探照燈汽車，裝甲作戰之汽車，野戰郵便汽車等等。此項車輛，有時非普通汽車所能勝任，但有時亦可以裝修，即可合於使用。總之，車輛類別與用途，須互相參照，以定支配，否則本身運輸已感不足，焉能盼其運送靈便，達到軍事目的者哉。

三、汽車之燃料 汽車燃料，為當今公路運輸上至為嚴重之問題。我國汽車，向用美、蘇、等國輸進之汽油，為數至為可觀。此後兼採用柴油，雖取價稍廉，但燃料仍屬石油，與汽油差別有限，故非根本之解決。今者國內又盛行煤質汽車，此為國人之發明，惟煤質管時須人工加以疏通，而煤塊又須人工搗成細粒，方可使用，費時費事，誠非最滿意之燃料。在軍事運輸上，除去極後防之運輸外，當然不能勝任愉快。惟刻下應注意者，并非燃料選擇問題，而為如何存貯適當之燃料，在各大汽車室，及水陸聯運各地點，以資應用。

四、汽車司機人員之訓練及調用 當徵收公有及民間客貨汽車之時，即宜附帶的將所

有之汽車司機人員，及修理工人，作一番調查及登記。此輩駕駛及修理人才，在平日或感數目供過於求，在非常時期之內，則比例適得其反。惟有一點應注意者，平常之駕駛員，雖在各當地已具有駕駛執照，惟技術方面，仍不免有參差不齊之虞，故須灌輸以軍事知識，如軍用公路地理狀況，汽車防空遮護方法，戰地運輸進退須知等等，並施以戰地駕駛訓練。凡經訓練及格者，得發給免費戰地駕駛執照。

司機人員除在民衆中挑選外，尚可在軍隊中擇木已訓練之汽車隊員良好隊員，調充主要運輸職務，如實地裝甲汽車應戰之工作等等。又有退役及退伍之汽車駕駛員，均可設法召回，重施訓練，并予以實際工作。

五、戰時公路聯運計劃之實施 以上四者，如能兼籌並顧，匪特公路本身之戰時運輸，可以應付裕如，即於整個長期抗戰水陸聯運上，亦有莫大之裨益。惟無論何種設施，重在設備及調度之得法。以上所論，僅屬一種步趨，去實際尚遠，故以下幾項，亦須注意。

甲、公路車站地點之選擇 此項地點，須顧及三方面：第一，必為軍事要衝，適合于設兵站司令部，并有行軍進退上種種之方便；第二，距離城市中心地點甚近，而是客貨運出入必由之地；第三，水陸交通匯集，為聯絡運輸最適宜之地點。

乙、車站設備 在車站內有油站作過路上油之用。有倉庫設備，可以存貯給養各項材

料，及一切待轉運之貨件。有車場可以停放各種車輛，以備調用。站台有相當掩護設備，不易為敵人空中襲擊。此外在站外附近，應設汽車修理廠，專作修理并配置各汽車之用。

丙、車內設備 在火綫中進出車輛，須有車上警報器械之設置，以便傳遞消息，並須隨車攜帶配件，如中途損壞，就地修理之。

丁、汽車編隊 所有在軍事運輸統制下之各式汽車，應按全國軍事區域之分配，分為若干公路區，每區內所有之汽車，應按照汽車種類或裝載用途，編為若干隊。每隊由指定一人負統制車輛保管，司機員勤怠，及燃料分配等責任。如此條理不亂，無論在何種情境下均能應付裕如。

戊、動員運輸演習 以上甲乙丙丁四者，倘已有所措施，即可進而該動員之運輸演習。此項演習，包括一切軍隊，人馬及器械，給養，及材料之出動。演習要項，不僅行經幾條公路，即為完事，而在切實注意，各項設施是否完備，處處滿意，以後軍運時，是否可趨敏捷，并能經濟合理。能如此，則公路之軍事運輸，可謂已盡最大之努力矣。

以上所述，水路公路之戰時運輸設施，歸納言之，完全集中於軍運方面，而於客貨運之疏導，與夫水路公路交通之調度問題，甚少涉及，即管理及監督之責，亦幾以在軍事組織下之水陸交通負責機構為主體。此無他，蓋亦本樞交通最大之使命，來助成抗戰之工作耳。

抗戰前後之平漢鐵路

鄭安衆

(三) 抗戰期中本路所負責任及工作情形

本路在戰事上之地位既如前述，則本路所負之任務，自亦與其地位成爲正比。蘆溝橋事件發生之最初期，本路即已處於極度之經營籌措中；凡戰前之所曾規劃，戰時之所能發動者，無不以最敏捷有力之方式，使全部機構霎時納入動員之狀態下。

第二步隨而急待執行者，則爲全部運輸能力之供應；繼之則重要器材之搶移配備，戰時組織之加強實施，工程設備之防護修築，機車車輛之修養替補。凡此各端，不容偏廢，而人事之調整處置，各部事務之聯貫推動，一方面，或時時牽掣環境；一方面，則事事涉及財政。同時收入日絀，支出復不能遽減。每有策劃又不能不隨前線之運動而有轉移，以求最大限度之適應與經濟。更進而如安定員工人心，振勵工作精神，皆爲抗戰期間，曾爲局方所再四籌謀者。數月以來，安衆悉預其事，凡有缺憾，或力所未週，自應重加檢討，以求改進。惟就大體而言，則各部分之迅赴事功，克應極宜，以及同仁辛勤耐苦，冒險工作之所表現者，固亦不無足述者焉。

運輸部份

本路自廿六年八月初至廿七年二月底間，所有軍運，路運，商運各類運輸數量，共爲三，四〇六列，又七一九，四三八噸。其中計軍運二，八二六列，又二七九，一九五噸；路運五八〇列，又一三一，

〇二七噸；貨運則共爲三〇九，二一六噸。在此數月間，其平均運量，每月爲四八七列，又一〇二，七七七噸。每日則爲十六列，又三，四二六噸。如依本路裝運規定每列車五百噸折算，則每月平均約爲六百九十二列或三四六，二七七噸；每日約爲二十三列或一一，五四二噸。茲詳列如下表：

年 別	軍 運		路 運		貨 運		運 共	計
	列	噸	列	噸	列	噸		
廿六年八月	四二〇	四四，六五	六二	一九，六二	六六，四三	四八一	一三，八四一	
九月	三七二	三七，八九六	六〇	一九，八七五	五六，三〇〇	四三三	一四，一五一	
十月	三二五	四一，八六	六三	一九，四〇〇	四五，〇〇〇	三六	一〇，三三八	
十一月	四四九	三二，二七	九二	一八，六九五	三七，二〇〇	五四	八七，一九五	
十二月	四二五	三二，五四三	一二四	一八，七七五	三四，八〇〇	五四九	八五，一五六	
廿七年一月	四九一	四四，三六	七五	一九，九三〇	三四，七七二	五六六	九九，一〇〇	
二月	三五四	四七，四二四	一〇五	一四，七七二	四二，五〇九	四九九	一〇四，六八五	
共 計	二，八二六	二七九，一九五	五六〇	一三二，一〇七	三〇九，二六六	三，四九〇	七一九，四八八	
每月平均	四〇四	三九，八八五	八三	一八，七七八	四四，一五四	四八七	一〇二，七七七	
每日平均	一三	一，三三〇	三	六四	一四，四七	一六	三，四三六	

附註：

1. 軍運包括部隊軍品及政府運輸；
2. 路運包括本路及外路材料運輸。

以上各類運輸數量所佔總運量百分計如下：

2. 增建蟻軌密道：截至廿七年一月，本路各站增建蟻軌密道等，共長三三，三五二·八二公尺。其中百分之七已完工，計二三，八四一·八二公尺；百分之十六正在興建中，計六，二〇一·〇〇公尺；其因故暫緩開工者計長三，三一〇·〇〇公尺，僅佔全數百分之十。

3. 建築客星軍事工程及地下室：抗戰後爲求旅客員工之安全及行車便利計，先後在各站增設建築物，計凡二百四十件。

4. 拆除路軌及搶運材料：本路前線軌道設備暫因戰略關係，及避免爲敵人利用計，自動拆卸，同時利用拆卸材料等，移送後方增補特需工程；計自抗戰以來，所有拆卸軌道共一六七，三八八公尺。

(一)

線別	地段	拆除公尺
幹線	41k+375-421k+013	三二八
幹線	214k+500-241k+140	KE0
幹線	288k+300-290k+810	二，六10
臨城支線		七，000
道楚支線	0k+000-67k+000	七，五00
清孟支線	0k+300-13k+300	一，六00
共計		一六七，三八八

其中拆卸，用出，及現存軌道材料數量，截至本年一月二十五日止，計如下表：

(一)

項別	狀況	拆		卸		用		現出	
		道	道	共	幹	共	計	共	存
鋼軌	根	一六，六六〇	一六，六六〇	四一，七七〇	二，八八〇	二，八八〇	二，八八〇	二，八八〇	二，八八〇
魚尾板	付	一六，六六〇	一六，六六〇	三七，二四〇	二，八八〇	二，八八〇	二，八八〇	二，八八〇	二，八八〇
魚尾螺絲	個	六六，六六〇	六六，六六〇	七九，九〇〇	一，〇〇〇	一，〇〇〇	一，〇〇〇	一，〇〇〇	一，〇〇〇
道釘	個	四〇〇，〇〇〇	四〇〇，〇〇〇	四〇〇，〇〇〇	二七三，二〇〇	二七三，二〇〇	二七三，二〇〇	二七三，二〇〇	二七三，二〇〇
枕木	根	一〇〇，〇〇〇	一〇〇，〇〇〇	一六，六六〇	八，〇〇〇	八，〇〇〇	八，〇〇〇	八，〇〇〇	八，〇〇〇
道岔	付	二四	二四	四九	四九	四九	四九	四九	四九
美松	公尺	六三〇	二〇〇	一	一	一	一	一	一

5. 防護橋樑及給水辦法：本路易於修復各橋，已準備應用器材及待渡工具，以備隨時損，即加修復。又對二十公尺以上橋樑均經表列要請駐軍力加保護；其不易修復之重大橋樑，則亦籌辦便橋材料，以防萬一被毀，隨時架築之用。

關於行車水源，自抗戰後，曾在各站備置震旦抽水機水櫃及儲水庫等，以防水塔被毀後，臨時補救之用；現計有九四馬力震旦抽水機十一具，七匹馬力震旦抽水機九具，二十噸臨時水櫃一具。（下續財政部份）。

代 郵

一、陳樞、葉蔚、魯山、老路員、亞恆、宛如、子華、關鐸、邱學魯等諸君鑒，承惠大稿，拜收至謝。容俟陸續刊登，先此誌謝。

二、本刊每期印數有限，發行範圍普遍，但倘蒙同人專函索閱，自當勉力照寄，以副雅意。尙祈逕與本部總務司本刊編輯部接洽如何。

編者 謹啓

抗戰期中增進長途電話接線速率問題

孫正

近自抗戰軍興，長途電話之推廣甚速，又以直達線之缺乏，長距離電話，須經多數中間局及幫電站之轉接，因之接線速率，頗為遲緩。往往一次電話之接通，需時達半小時以上，其最大原因，約如下列：

- 一、中間局既多，回線數目又少，各段線路佔綫之可能性甚大；
 - 二、各地司機，均須同時兼管數綫，應答甚遲；
 - 三、各幫電機因中間局時出擾亂，發生振鳴，調整需時，且因等候時間過久，各幫電司機每有未經接通，即行離去，重接需時；
 - 四、發話人及答話人，久候不耐，離去電話，須待續叫；
 - 五、找尋答話人。
- 上列各項，雖性質不全相同，但苟能將應答時間加以減少，必有顯然之改進。茲擬以下列辦法，謀應答速度之增進。

一、添設交換綫。查歐美各國，對重要回路，本有以一個司機，專管一回路者，稱為「Special Attention Circuits」。現時國內重要幹綫，話務擁擠，達於極點，似亦有專設司機一人管理之必要。茲將詳細辦法，分述於後：

(甲)在設有正式長途台之局(如漢口、長沙、南昌、九江四局)，可

於繁忙時間，將記錄回綫展接至電話機，以資增加座席數目；

(乙)在設置磁石式交換機之局，酌視話務情形增加交換機數目，擬就當地電話「Terminating Traffic」

較多之處，每綫端各設一交換機，如所有話務多係接轉性質，應

將轉接頻繁之線，併設一交換機。至每地所設交換機數目，擬以三座為限，並將交換機開口塞子塞繩改造，使互接及集中管理。

二、指定各綫，負責專管司機，嚴訂應答速度。所有各項長途呼叫及續叫信號之應答速率，擬以半分鐘為限。由各地班長及業務觀察台，切實考查。

三、同一局所各司機應切實合作。凡各長途幹綫，經分接數交換機，指定負責人員專管後，司機人數既加，事務清簡，各司機間，務應切實互助及合作，以期接綫速率，得以增進。

此外，下列各項，亦可以增加接綫速率：一、用語之改善及接綫手續之簡單化。在長途用語及簡單化之接綫手續，本部

已有訂定，似宜擇要先行實施。二、服從幫電局之約定。在經過幫電局之電話幫電局，如有所約定(如開放直達等)，務宜切實照辦。

三、話務須回請。在經過幫電局之電話，由幫電局請中間局開放直達者，須於話畢，將綫路恢復正常狀態，免於第二次通話中撥入問訊，影響通話。

四、定期試話。通話繁忙之幫電回路，每星期應試話一次，由幫電局記錄適當之增音率。

接綫速率改進之後，則發話局佔住一部份綫路。等閒線空之舉，應儘量使其減少。同時司機應以較多時間，婉勸用戶等候，並預叫答話人，則話務之進步，當可預卜。至此項設施，除業務上之利益外，對於經濟方面，似亦不至有所糜費。試以下列說明之：

設二中間局之距離為一百五十公里，則此項線路之年費(Annual Charge)約為一萬元(計利息約四千元，折舊約四千元，維持費二千元)，而兩端各專設交換機所增加之年費，似最多不過一千元(計交換機約百元，餘為司機薪資)，故如能將線路效率提高十分之一，即足以抵償所費矣。

查吾國長途電話直達線之增加，因時間經濟及材料之限制，不易實現，又因戰事需要，即無直達回路，仍不能不展長通話範圍。故就可能範圍內，提高接綫速率，實為當務之急。

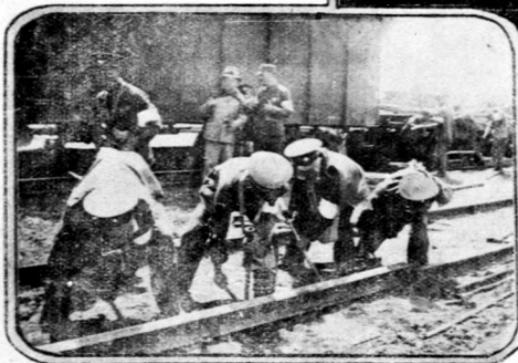
中藥空在少鄭



險危的炸轟襲空遭有時時線前最戰抗在是州鄭
真遜況習演空防合聯路兩海隨漢平爲(上)



(上) 路警一同警
報戴上防毒
面具準備禦
敵



(上) 平漢路車站
防空標語
(左) 隨炸隨修工
務人員奮勇
工作修理路
軌

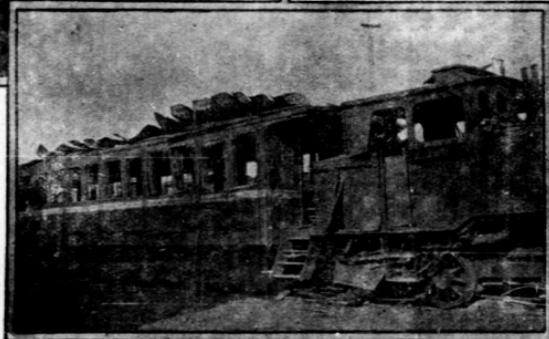
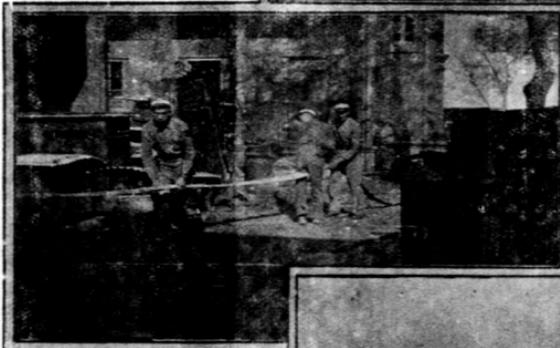
徐家棚被炸情形



三月二十七日下午二時三十分敵機四十七架來襲武漢在徐家棚粵漢路材料廠及員工住宅新村投彈十餘枚僅廠房略有損失

(上) 爲二號庫房被毀情形

(上) 材料廠B庫遭毀幸存貨甚少損失極微



(右) 修車廠機車車輛震壞

(上) 粵漢路消防隊出動裝接龍頭救火

敵機狂炸



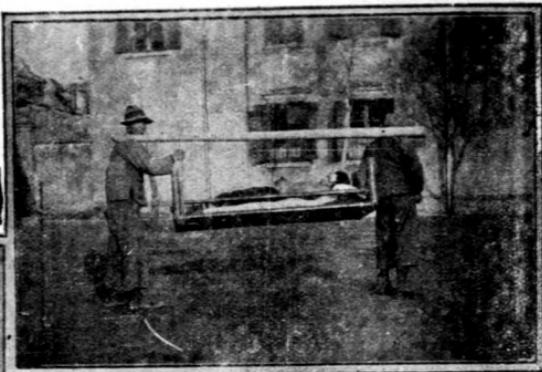
此次敵機狂炸漫無標的故平民受害甚重
 (上) 爲員工住宅新村炸成一片焦土(下) 爲武東粵漢醫院看護休息室被炸情形

毀圮震受房民頭家余(上)

餘丈五闊孔一成炸地田棚家徐老(下)



救死 扶傷



敵機肆暴行平
民死傷甚多我交通員
工本敵愾同仇之心救
死扶傷不遺餘力
(上) 爲員工抬送平
民至醫院醫治情形



(上) 武東粵漢醫院中
平民婦女治療後
呻吟苦痛



(上) 粵漢路員工抗敵
會派員慰問鄉間
受難民衆
(左) 扶輪學生出發各
地募捐救濟被難
居民

各地交通機關舉行聯席會談彙誌

——未舉行各地盼能積極進行力求實效——

查本部以處此非常時期，交通事業與抗戰息息相關，必須呼應靈捷，方能克盡機宜；因通令各部屬機關，在同一地點之各機關首領或高級人員，每星期應舉行聯席會談一次，以便密切聯繫，遇事商洽。茲據廣東、江西、陝西、雲南、湖南各地先後報告，依照上述方針，舉行聯席會談。茲將會談結果，酌錄如下。至其他若湖北、浙江、四川、貴州、廣西、甘肅各地，是否已經舉行，因尚未接報告，無從知悉。惟聯席會談，旨在謀交通機構之互通聲氣，關係至為重要；其盼各地積極進行，已進行者，更須盡心規劃，力求實效。以下數端，似亦有研究之價值。

一、聯席會談，規定每星期一次，會期似覺過促。但事實上該項會談，既須謀各方之情況溝通，故每週一次，亦屬必要。惟為避免日久生厭起見，該項會談時間，應予相當之限制，不宜過長。至會談方式，不必拘於一格，務使生動活潑，則會談精神，必更增進。故聚餐茶會等等，亦頗可取。

二、普通會議，出席者每以所代表之機關為立場，故往往互相爭持，難免發言盈庭，結果毫無之病。聯席會談，在謀整個交通事

業之脈絡貫通，故參加會談人員，應各以統籌整個交通事業為主眼，然後凡所商談，必能融匯一致，易於解決。

三、議而不決，因為個人會議之通病；決而不行，尤屬凡百事業無法進步之主因。聯席會談，既不講求形式，自須切戒虛浮，力圖實效。故每次會談之前，應將上屆會談結果，重加檢討。苟有一事未行，必須乘鏗而不捨之精神，繼加商談，以求貫徹。此為一切治事之本，而為聯席會談同人所當切加注意。

廣東路電郵航各機關第一次聯席會談，於三月十四日下午三時半，在粵漢鐵路廣州辦事處舉行。出席者，廣東公路處代表翟

宗心、廣東電政管理局局長陳作楨、交通部專員梁彭齡、招商局廣州分局蔣鳳山、廣東郵政管理局局長陸明、胡郵務長曾玉明、廣東航政局局長盧逢泰、廣九鐵路管理局局長李毅超、粵漢鐵路管理局局長陳延炯、粵漢鐵路廣州辦事處主任王仁康等十人。會談時，對該處積存郵件及提前輪運交通器材及電訊器材兩問題，商討甚詳。最後除規定下次會談日期及地點外，並決定加邀長途電話管理委員會主任及

廣州市自動電話管理處出席下次聯席會談云。

江 查南昌交通界首次聯席會談，已於三月十四日舉行，曾誌本刊上期。其第二次會談，於同月十六日下午六時半，在江西電政管理局俱樂部舉行。出席者，後方勤務部主任張子凱、公路處處長譚炳綸、浙贛鐵路總區運輸處處長周金台、浙贛鐵路運輸處處長鍾湘青、主任李經緯、建設廳科長郭德承、技正茅家玉、保安處陳附陳步先、船舶總隊隊副王立桓、江南汽車公司儲湘珊、郵政管理局股長吳祖榮、電政管理局局長鄧榮惠等十餘人，除由主席鄧局長報告上次會談紀錄，並由郭科長報告公路與長途電話聯繫問題外，並會商關於：(一)郵局委托江南汽車公司代運郵件；(二)公路處商借浙贛路局桿木掛線；(三)浙贛路局請公路處於南昌南站撥撥車輛，便利客運；(四)建設廳全省電話擬利用交通部公路處及保安處軍用綫；(五)交通各機關交換情報等

各問題，至為詳盡。

又訊：江西交通界第三次聯席會談，於四月一日在郵政管理局舉行。討論事項有：(一)請浙贛路局就該局內騰出一地，以為堆放郵件之用；(二)調查會員機關辦公及住宅地點電話數以利洽商等事。

陝 陝西各交通機關第一次聯席會談，於三月十九日上午十時，在陝西電政管理局舉行。出席者，隴海路局車務處處長黃兆桐、西

北公路運輸管理局西安辦事處主任青德馨

陝西郵政管理局局長蘇遠岸、歐亞航空公司西安辦事處主任祝欽璇、陝西電政管理局局長顧德銘等。會議時，關於交通器材之運輸與缺乏時互相借用，以及集中情報問題，頗多討論，並定每星期六下午四時，舉行會議一次。

雲南各交通機關第一次聯席會議，於三月二十六日在昆明巡津街李宅舉行。出席者

雲南建設廳長張邦翰、電政管理局局長蕭揚勛、電請局長趙叔坦、雲南汽車公司常務董事鄧和風、歐亞航空公司總經理李景樞等。會議時除交換有關交通之各種情形外，並對京滇公路工程以及雲南全省運輸汽車組織，頗多意見發表云。

湖南各交通機關第一次聯席會議，於三月二十九日午後二時，在電政管理局舉行。

出席者，西南公路運輸管理局局長薛次辛、副局長王世圻、莫衡、中國航空公司代表林秋帆、長沙航政辦事處主任劉運中、郵政管理局葉挺瑞、電政管理局局長張忍及章祖偉、粵漢鐵路運輸二段段長周志如等。當由郵政局提出關於疏運郵包及請電政管理局歸還汽車，以及電政管理局擬在長沙各郵局設置公用電話諸問題，會商甚多，均獲具體解決云。

又該局第二次聯席會議，於四月五日下午二時舉行，仍由薛次辛、張忍二君召集。除繼續討論郵政局請電政局歸還車輛一案外，並規定以後會議時間為每星期二下午二時舉行，不另通知云。

部務紀要

▲技術廳新路工程處成立

本部為規劃新路工程，迅赴建設事功起見，特於技術廳成立新路工程處，並調派代理簡任技正茅以昇、錢昌淦，代理技正吳鵬、李靜塵，隨海鐵路管理局工程司繼續成，技正趙際昌及編審委員孫鶴泉等，在該處辦事，以利工作云。

▲機關印刷應力求摺節

本部近奉行政院訓令，略謂：近奉中央及地方各機關，常有以厚紙洋紙，印成各種計劃或報告者，到處分發，相習成風，每有並非必要材料，而亦相率印送，或本可節約篇幅，而亦毫不節用。物料消耗於無謂之地，不知凡幾。實則工作貴在實際，而不在鋪張揚厲，處此物力艱難財力支絀之日，仍有如此現象，殊堪痛心。嗣後凡非分必要之報告及計劃書，均不得印刷；其必需印刷者，亦應注意篇幅之節約，與物料之節省，不得加入無謂之材料，除圖表以外，尤不得用洋紙印刷，以塞涇源，而重實際等因。本部業已通飭所屬一體遵行云。

▲戰時交通員工訓練

本部會同政治部等籌設之戰時交通員工訓練所，自進行以來，已將一月。其主持戰時交通員工訓練事宜之管理委員會，業經成立，並於本月九日上午九時半，舉行第一次會議。除本部由盧次長、人事司司長潘光迥、專員薛光前出席外，政治部由莊明達君、後方勤務部由鄭方珩君、軍政部由蔡可錦君等，分別代表出席。席間對籌商進行戰時交通員工訓練事宜，至為詳盡。間將先辦漢口訓練所一處，學員暫以一千五百人為限。一俟地點有着，即可積極進行云。

▲部員證章規則已修正

本部部員證章規則，業經參事應會同總務司，提經第六次部務會議修正通過，並經呈准公布施行。該項規則，另刊交通公報第一期，並請同人加以注意云。

▲本部文書科遷移辦公

本部總務司文書科，前在福煦路一號辦公，殊多不便。茲於四月四日起，遷至中漢路局二樓辦事，以資呼應便利云。

× × × × ×



半月以來

編者

這半月以來，使我們精神上最感興奮的，當然是魯南台兒莊我軍的大捷。此後不但徐海可確保安全，且可激發前線的攻擊精神，益堅民衆的自信觀念，這與整個抗戰全局的進展，當然有極重大的關係！

說這大捷的主因，在吾軍的優點是：(一)軍與民間，軍與民間，民與民間的澈底合作；(二)士氣的盛旺。在敵軍的弱點是：(一)過驕輕敵；(二)估計錯誤。所以從這一次勝利的原因看來，我們在交通界服務的同儕，欲求事業的進步，欲求盡力於抗戰，也必須於彼此間，求密切的互助，達充分的合作。因爲交通事業，千頭萬緒，縱使人人各盡其能，各行所是，是否能做到克盡機宜的地步，也無絕對的把握。所以協力同心，團結共濟，實在是服務交通第一要着。至於軍隊中的士氣，就是普通的所謂精神。所以我們更非奮發自動，提高服務的精神不可！

加緊工作就是娛樂

人生以服務為目的

鄭宇 公路上

國家民族在這次抗戰，爭取生存獨立的嚴肅而緊張的局面，每一個國民，尤其我們服務國家的公務員，要適應這個環境，而求得充分貢獻一己的力量，固然對自己的工作須刻苦耐勞，同時更當寓工作於娛樂，才可以配合全面抗戰的新階段，達到精神總動員的目的。我們知道每一個能夠在抗戰中增加力量的機關或團體，牠的本身工作運用，是比平常要加倍或數倍；而且，經過抗戰的淘汰，一些胼枝機關和冗員，都已裁縮遣散，所剩餘的雖不能說「出類拔萃」，但至少是幹練的，是能夠勝任平常以上的本身責任，這才配做非常時期的一個公務員。

唯其如此，人到底是動物，是富於情感的。并不能像機械，川流不息地工作勞動着，在工作的過勞，希望得到精神愉快的調劑，才能恢復了平常的生活。然而，在嚴肅緊張的定律下，和工作不容間斷的條件下，要想從公餘尋求娛樂，除了不正當的冶游邪邪根絕禁止外；作算正常的體育，音樂，美術，這一類，我以為在此非常時期也不很適合需要！唯一的只有工作。工作就是我們的娛樂，我們要深刻明瞭娛樂的涵義是什麼？只不過精神疲倦後得一

點興奮的刺激。那麼，我們如果是對本身的事業發生了興趣，以工作為娛樂的信心使生；一切正當與不正當的娛樂，便根本沒由引起。只有以加緊自己本身的任務便是娛樂，這才得到「人生以服務目的」的最終結論。

往往很容易遇到一輩的人對工作過度時，不期然會喊出「苦悶」的呼聲，在精神總動員的時間，這是最要不得！所以能夠寓工作於娛樂，才足以矯正一輩好逸惡勞的病態。國家民族到了生死關頭的嚴重時期，個人享受能夠刻苦一點，這本是很應當的！何況在一分勞力一分代價義務權利相等的公務員（因爲公務員都是獲有新資的），尙不能苦幹，實在是國家的大罪人！我們是須得深深地反省和覺悟呢！

編輯室

(一)本刊編印以來，承蒙各機關同人，愛護有加，紛紛惠稿，至勝感幸。惟篇幅有限，未能及早刊登，殊爲遺憾！茲爲將一部份稿件提早披露起見，特於本期酌增篇幅，以資刊納。惟嗣後非必要時，仍擬按每刊十六面印行。

(二)本期所關於徐家橋被炸照片，均蒙粵漢路局惠贈。特此誌謝。此後當視照片來源情形，隨時附印。

本部第一期交通公報，爲便利起見，附入本期刊一併發行，尙祈同人注意爲荷。

抗戰前後在上海電報局工作之概述

李手清

——希望友誼中為文通電信境其光明之炬——

上年八一三淞滬戰事爆發，上海局成為官軍電及新聞電來去之中心點。至年底我軍後撤，上海局被敵接收，停止營業，最近在該處結束職務完畢，奉命離滬來湘管理局報到，另候調用。其間前後歷時約一年半餘，回憶工作經過，可分四個時期，分述如左，以供電信界同人之參考：

一、力謀改進報務時期

筆者在美時，先後在美國合組無線電公司“Radio Corporation of America”，馬凱無電公司“Mackay Radio Company”，西方聯合電報公司“Western Union-Telegraph Company”，及郵信電報公司“Postal Telegraph Company”，實習觀察，嗣轉往歐洲在英、德、法、瑞士、俄、意、丹麥等國郵電局及商辦公司實地調查，對於報務之處理及通信之方法等，均加以深切之注意。迨返國以後，奉派在上海電報局工作，極願以所學力謀供獻，因此對於收發電報之處理方法，輸送電報設備之促進改善，電話收發電報之設法推行，調度班務之計劃改良，報務訓練之訓練整頓等等，皆積極辦理，雖因環境設備及其他種種關係，未能推行盡利，然筆者自

信已一本改進報務為目的。竭其所能，盡力以赴。此係自前年九月至上年五月間，在上海電報局工作之力謀改進報務時期。

二、準備戰後通訊時期

去年七月七日蘆溝橋事變發生，中日戰爭即肇其端。政府嚴加準備，全國均主抗戰。電局方面，應奉大部命令，作種種戰後通訊之設備。筆者與報務同人以職司傳遞電報，關係軍事甚大，乃嚴密準備一切。如充實報房材料，勉同人努力工作，觀察臨時通訊處設備地點，議定戰事發生後處理報務步驟等等，終期戰時傳遞官軍重要電報，妥善迅速，不致誤。此自年五月至八月中旬，為筆者在滬工作之準備戰後通訊時期。

三、危付戰時通訊時期

「八一三」淞滬戰事發生後，報房內各處往來之官軍要電，民間商號報告家訊接洽商情之電報，突然增多，當時調度班務，增添加班，疏通積壓及接洽線路等工作情形，實至緊張。同時在上海附近之真茹、南翔、安亭、青浦等處，設立臨時報房，收發接轉前線軍隊與各處軍事機關往來之軍事電報。此項報房，

均設在上述各處偏僻鄉村之民房內，以外界免注意，而避敵機目標。至報務人員之調撥接洽，應用材料食品之接濟輸送，送報報務之支配管理等等，則有甚多之困難。其最感不便及危險者，既為發致前方各軍隊重要軍電之投送問題。因各師旅團營之駐地，時常移動，事前並不通知，結果一報之送，動輒半天一日，有時到處探詢，雖廢一二日之力，而不能送達。此外報務在前方火綫內投送電報，因敵機與砲火之肆虐，漢奸之活動及步哨守衛之嚴密，在工作及安全上，亦有種種危險。在此項環境內房處理軍報，調度報務，實至困難，萬一因遲延而貽誤戎機，其影響曷堪設想？關於臨時報務辦理之情況，軍隊與電局之不聯絡，及報務在前線投送軍報之困難等等，曾詳細呈報大部，並建議各項改善補救辦法，當蒙相當採納。計自上年八月十三日至十二月，此為筆者在滬工作之應付戰時通訊時期。

四、辦理結束職務時期

上年十二月九日，總局內有線電報房通各處之報路，均因軍事變化，敵機轟炸，完全斷斷，報務工作，全部停止。幸靜安寺路斜橋弄內之無線電報房，仍與各處通報，照常工作。但至二十八日下午四時，敵方軍部人員會同公共租界巡捕，突來接收，並貼佈通告，謂自即日起，電報局即隸屬日本官憲管理之下，望各員工照常安心工作等荒謬言語，局方議決自動

停止通報，值機人員相機撤退，於是一面在機上通知各鄰局停止工作，一面通知在報房人員分批退出。午夜以後可備工作緊張精神興奮之無線電報房，亦與其六十年歷史報務繁忙之有線電報房，遭遇同樣命運，宣告停閉！上海電報局有此結局；思之曷勝心痛！

有無線電兩報房先後停止通報以後，筆者遂開始辦理下列各項結束事務：

一、報務員調派後方各局 兩報房報務員約有四百人，工作既已停止，留滯自無需要。乃奉令將報務員分批調赴後方各局工作。當時上海在敵人四面包圍之中，同人離滬出發，不無畏懼顧慮，而後方交通阻塞，傳說亦多種種危險。於是同人觀望徘徊，推動每感困難，而發給旅費，借支薪水，亦有不少糾紛。現幸大多數同人均已安抵後方各局，繼續工作，僅有極小數同人仍在上海觀望，聞間或有不明大義參加偽電報組織工作者；甚盼能早幡然覺悟，萬勿誤入歧途也。

二、業務員報薪給資遣散 業務員及報差，均奉部令發給三個月薪水遣散。此項員差，或請求調後方局工作，或請多發遣散費，開會商議，爭持經久。平心而論，各員差曠失職業，生活無着，自有其切膚之痛苦，但公家權衡全局，視事實之需要而作公允之措施，是亦為時勢所必要。但在此國難時期，務必上下一心，相忍為國，以期風雨同舟，艱難共濟。苟以小端而橫生支節，亦決非愛國者所宜出也。

三、結束各臨時報房

上海附近所設之

各臨時報房，於淞滬淪陷，國軍撤退後，凡可退回上海者，均令報房人員攜帶機件，回局集中，其不能退回者，則一面令向後方撤退，一面由局致電後方局及專員，請其就近指揮，並儘量予以援助。一二月以後，欣悉撤退人員奔役，均安然到達後方各局。有一報差於退時在途中被敵機炸死，經查明確實呈准照章撫卹。

四、結束報務課事務

有無線電兩報房

停止工作，報員差役分別調派遣散後，報務課自無存在必要，遂將案卷文件，加以清理封存，報房材料用具，點交主管課股。此外事務，均辦妥結束，以期將來復業時易於查考接洽。筆者此次在上海電報局工作一年半餘，所經四個時期內工作之情形，已如上述。目下奉令暫留湘局，總候調用，自當作種種準備，以期多謀供獻。最近中國國民黨臨時全國代表大會宣旨，內有「至於政府人民一切心力物力之建設，亦為敵人破壞之對象而為灰燼……即此心力物力之夷為灰燼者，亦必於灰燼之中發生熱力，為中國之前途，燒其光明之炬……」

一數語，竊思此次抗戰發生以來，以我電信交通設備而論，其心力物力之夷為灰燼者，亦至鉅大，惟此心力物力之夷為灰燼者，亦必於灰燼之中，發生熱力，為中國電信交通事業，燒其光明之炬。筆者願於當局銳意經營之下，追隨同人奮勉工作之後，向此「光明之炬」，致其最大之努力。

公文夾用法說明

一、種類：

- 甲種（呈部長）
 - 紅色（最要件）
 - 深藍色（次要件）
 - 淺藍色（普通件）
 - 紫色（密件）
 - 綠色（專用於機要）
- 乙種（科組呈廳司局處）
 - 科呈函電報

二、夾面：

夾面右上角圓形白簽：由使用部份自行編定號碼

中間長方形白簽：應分別填明「收文」「發文」及簽呈字樣

右下角：應自行黏貼白簽，註明使用部份之全稱，如某司某科

三、附件：

另印有活頁編號單，應註明使用部份，附入夾內黏有套角處；是項編號單應編一與該夾相同之總號，以頁數編為分號，如第六號夾之編號單，總號亦編六號，第一百編為「一」，第二百編為「二」餘類推。

四、使用：

呈閱文件，於掛號抽出後，即按其性質，決定應用何種何號公文夾，將原件所掛之號碼，及該夾呈報文件總數，分別填入所附之編號單上。

五、保管：

應由各部分承辦收發人員負責保管，並逐日按號清查，以免遺誤或遺失。

我進武漢電話局的前後

周萃農

離學校不及二載，好似走江湖地跑了許多地方，更換了許多不同環境，在軍隊裏當過教官；在工作煩雜的縣政府中做過科長；最後又插進生活清閒而被人譏為「養老」機關的海關監督公署。當我那「養老」觀念尚在醞釀期間，這個機關竟突然奉命撤消。財政部來的密電長計三張，大意是：抗戰期內，奉令實行緊縮，全國海關監督公署一律於九月底結束裁撤。密電是二十六年九月三十日晨收到的，當我將密碼譯至「裁撤」二字，心中怦然一跳，不但那正在醞釀而尚未成熟的「養老」觀念，經此一擊，打得粉碎，就是今後維持生活也將成問題了。

第二天是生平第一次嘗到失業的滋味。「失業」這個名詞，雖然在社會上流行了多年，但是想不到現在輪到我頭上來了。接着忙碌地幾天辦理結束，同事們稱牠為「辦喪事」，辦喪事人們心境的無聊，是可想而知了。

受了佛教洗禮者，和道怎樣用自修的方法來解除無聊。於是我在失業的第一天，訂定了自修的課程表，我對地方政治較感興趣，於是將「研究縣政」這一項，列為每日重要課目。此外如練習大字、看報、鍛鍊一格，正想安靜地自修一下，却在「看報」的課目內，碰到了意外的消息——交通武漢電話局招考業務員

一名。這段廣告內寫得很清楚：投考資格是大學畢業；待遇是國幣九十餘元，我自己的學識怎樣？究竟是否夠得到？那是另一個問題；反正我有的是一張經教育部核准的學士頭的文憑，何況每月九十餘元的待遇，在失業業人的眼中，正是一個「肥缺」。謔云：「哀莫大於心死」，所以靈不靈，總要試一試！

投考日期是十月七日星期四。那天我振作精神，攜帶墨盒墨水瓶筆等文具到電話局。考場是設三樓，加投考者，數十參人濟濟一堂，其中有二位是滬江大學同級畢業的，碰着了握握手，怪不好意思的。

因為這次如果名落深山，自己顏面有損，即使僥倖而被錄取，因取額祇一名，似乎有些和同學搶飯碗的嫌疑。做人原是最困難，一時也顧不得這許多。

第一試國文，祇做一篇作文。題目是「知恥近乎勇說」。第二試是英文，由英文譯成中文，即為此大日戰爭中「八一三」在上海虹橋八字橋事件發生後俞鴻鈞氏在調解委員會中發表的演辭。又有電話營業規則一條條，乃由中譯成英文，最後第三試為英文口試，是個別測驗的。我的報名單上題目是第十四號，所以在室外候了不久即輪到。主持這一門考試者，據說是電話的工程師，新近由外國回來，口試

時他問我些瑣碎問答，最後他問我在滬江大學那一系畢業的，我答在政治系。他接着詰詢：「但是電話局是營業機關，一無政治意味，你來此豈不是所學非所用？」我當場不禁一怔，在這種場合之下，啞口無言，決非上策，於是在沒有理由中找些理由來講。我開始根據邏輯的原則，用引證方法來說明我投考電話局理由。我說：「武漢電話局是屬於交通部，交通部是屬於行政院，行政院是國民政府的五院之一。這個系統是很明晰的，所以武漢電話局無疑地是我國整個政治機構中的一部份。我在學校中學的是政治學，所以我進電話局並非所學非所用」。那時我知道根據三民主義說話是百無一失的，於是接着伸述第二個理由：「依據國父孫中山先生在三民主義民族主義第一講解說「政治」的意義來講，孫先生說「政」是大眾，「治」是管理，換一句話說，管理大眾的事即是政治。現在武漢電話局，辦理武漢三鎮的電話，及通至各省長途電話事業，不能說不是管理大眾的事！這是我學政治而入電話局第二個理由」。用政治組織的系統及「政治」二字的解說來答復，美其名曰運用邏輯，其實有些近乎強辯。事後想想，覺得有些好笑。

過了三天以後，在十月十日那天早晨，出於意外的接到電話局已經錄取的電報，第二六八一號通知書，上面寫着：「……核定考試分數，已請該員為正取，除通告外，合行函知於本月十一日八時來局報到

忽延爲要」。第二天一清早，就到局。我被派在營業股。我的職務是：辦理「洋賬」。所謂「洋賬」者，就是管理一切西洋用戶的事宜。其實其中也有中國用戶。他和中賬的分別，是他的電話租費是每季收取，一切通知單和催費單以及租費收據，爲便利西洋用戶起見，皆用英文。這時我方才明瞭考試時爲何注重英文的緣故。洋賬和中賬尚有一個分別，是中賬的電話租費，由局中派員到各家用戶去收取的，洋賬則由用戶接到了通知單，自己到局中來付的。收取款項事務，原由出納股經營，洋賬的收費却由我掌管。所以以我名義上雖屬營業股，而在職務方面，却是營業兼出納，是雙重性的。這種辦法諺謂已有好多年歷史，原是爲顧全西洋用戶便利起見，也不能不說是當局者的一番苦心。此外，在我職務項目下，有登記收押款退押款賬簿，編輯英文電話簿，根據每日收費製成租費庫存，又每天根據工務課工程日報單，隨時將用戶賬目更改。比如說某用戶加裝了一只電鈴，或拆掉一只分機，又如因爲了戶更名，住宅的租費和商店或銀行是不同的用種類變更，收費方面也隨着有增減的不同。偶一不小心，賒賬尙是小事，弄得賬目不對頭，才是要命的事。職務項目中，尚有所謂「華洋交涉」，這是指西洋用戶對電話局的設施有所異議，或對賬目方面不明瞭處，而來責問，或我方以其違反用戶應遵守的規則，向其責問時應用的。

其賬生

總之，我各職務之重心點，當根據地說一聲，是在「算賬」二字。換句話說，是電話局管理西洋用戶租費的賬房先生。其實說也好笑，我生平最不善「算」和「活」兩字。我記得在初等小學裏念書的時候，實在因爲成績太不與，四個算題中，完全做錯，因此還被打了一次手心。在聖約翰中學念書的時候，對於代數和幾何是曾經下過苦工夫，而到大考時，每次都是到二次補考時才免

交通人員如何助成抗戰任務

粵·漢語局

軍興八月以來，舉凡交通之運輸，電信之傳達，無一不與抗戰的前線後方，發生密切聯繫。第一期抗戰中，軍事方面略受挫折，探其原因，實與交通運輸關係甚大。例如客冬斫口之役，當時倭寇被圍於該地者，不下數師之衆，設若省線寬度能與平漢合轍，馳運大軍，迅予援助，全部倭寇之乘機，自屬不成問題。反之敵人援軍陸續運至，以致衝破重圍，而太原淪陷。此雖過去若干年間開始建路者所未能預見，但由此可見交通與抗戰影響之重大。前車已覆，後轍豈可再蹈。此次全面抗戰，關係全體民族之生存，故暫時某一城池之進退，無關整個之戰局。我交通措施，尤應隨軍事之情勢而更張。若克復某地後，即不可不與軍事採取一致步驟，迅速恢復原狀。易言之，我交通同仁應在鎗林彈雨中，担当神聖使命，完成抗戰任務。

強及格的。這次在電話局做賬房先生，屈指一算，忽忽已將半載了，這樣一個算賬人才，經過了二任的局長均更換，居然能維持半年而飯碗不打破，也可說是我生命史中的一個奇蹟。可是話又得說回來了，在這半年之中，我的打算盤功夫畢竟是學會了。在去年蔣濟橋事變發生後，我國開始長期抗戰，汪精衛先生曾經大聲絕呼主張：「大家說老實話」，我上面所說的，就是「老實話」。

粵·漢語局

交通人員時與社會人士接觸，言語行動均須時刻加以檢點，稍一不慎，陷入敵窟而不自覺。因敵探遍佈如麻，潛伏內地，專事刺探交通上必要消息，並利用種種誘惑方式，以達到其任務。因此願我同人特別注意。

鐵道公路輪船諸方面，凡關軍事上運輸一切必需用品，如彈藥器材等項，運往某地，數量若干，何種物品，以及軍隊番號之調動，與負軍事指揮責任者之止行，概宜嚴守秘密，勿論父母妻孥親族，抑或知交朋友，均不得信口宣露，以免洩漏機密，而完成交通人員對抗戰所負之責任。

至于長途話務接線事宜，務求迅速確實，答對言語，尤宜簡單扼要，謙遜和藹，切忌虛費時間。如轉接防空情報或一切重要軍事電話，更須特別敏捷。於接通後聲浪之調度，及線路有無干擾或漏音情形，尤須時時留心檢點。

慰津話局全體同人 徐亞之

四月十一日的大公報，載着下面一段關於天津電話局同人艱危工作的情形：

津電話局

艱苦支持中
敵方迭圖破壞未逞

(中央社香港九日電)津訊，津電話局，在敵僞用盡卑鄙手段壓迫之下，仍在艱

苦之中奮鬥，現敵僞一古拘捕居於城廂及特別區之職員，其在租界者則用綁票手段。將工程科長朱彭架去，並將居於城廂特別區之收租員捕去，要挾各員司附逆，另一方面將特一區之電話線與電燈線接連，企圖將電話局機器爆炸，幸津電局工程人員對於自動電話均屬研究有素，事先妥慎防備，未致成災。此外敵並在租界用藥水破壞線纜，曾被破壞一二處，但電話局修理手段更為敏捷，從前需二三日始告竣工者，近則一日夜可了，目前所有該局職員均移居局內，一致表示，絕不屈服，並願與電話局共存亡云。

我們讀了這一段記載，可見天津話局的全體同人爲了維護交通保全國權，不知道經歷多少的危險，流了許多的汗血。我們除以最誠摯的同情致其安慰之外，還希望他們再接再厲，愈挫愈堅，爲交通界盡力於抗戰之一頁上，放一異彩！

同人消息

▲本部總務司兼人事司長潘光週君，因公於本月十日飛港，勾留三日即返。又材料司司長沈昌君爲籌劃材料事宜，先潘君一日乘飛機赴港，定十八日回漢。

▲本部參事汪文義君，原駐渝辦公，上月因事來漢，茲以事畢於本月八日回渝。聞汪君乘水上飛機行，於是晨八時起飛旋遇雷雨折回，十時餘復飛，下午一時過宜昌，嗣因巫縣有霧，復回宜昌，住宿一晚，於九日上午七時半起飛，中午抵渝。查漢渝航程，原可兩發夕至；乃汪君此行，徘徊周折，費二日始達。說者謂：非汪君夙有「機緣」，焉克獲此！

▲本部技正兼路政司幫辦楊毅君爲接洽機廠事宜，於四月七日由漢赴株州，並將往衡陽桂林視察一切。又材料司幫辦李法端君，本月四日公畢由湘返漢。

▲本部秘書高大經君，爲考察各地航空營運事宜於本月七日由漢飛渝。聞將轉赴成都昆明河內貴陽桂林梧州一帶，然後折回重慶再往西安蘭州寧夏等處，月底可返。

▲西南公路運輸管理局局長薛次萃君本月三日因公來漢，事畢即返。又湘桂鐵路公司協理沈熙瑞君，四月九日抵漢。

▲本部專員湯德華君，前駐湘潭辦事，近以路政司方面運輸事務增繁需人襄助，特商調湯君來漢工作，聞湯君已於九日到漢開始服務。又薦任科員胡蒂榮君，因公於月初，由湘潭起程赴湘西一帶調查考察，需時一月方可竣事云。

▲本部湘潭辦事處主任委員關鐸君，委員凌顯常君，因公於月初由湘來漢。

▲鐵道運輸司令部平漢線區司令部軍需科長兼代總務處長孫坦白君，係本部部員，爲該司令部借調任用，本月十日來漢，有所接洽，十四日公畢，迨返信陽。

▲新任川藏電政管理局局長張驥君，上月抵渝，因稍感不適，未能即行赴任，茲以病痊，於上月十五日抵蓉視事。

▲前由京脫險來漢之報務員溫燕君，湖北電政管理局報務員陸許濤君，武漢電話局技術員侯楷君，均調部辦事，業於上月十六日到部開始工作。

▲湖南電政管理局報務員王文華、張奇、劉繼南、及衡陽局報務員張鴻鵬、陳岐兆等十員，奉派調赴鄧縣服務，業於日前北上工作。

▲本部技員朱國楨君，奉派赴桂林辦理桂柳設線事宜，於四月六日抵衡。於十二日附搭中央造幣廠運貨卡車起程赴桂，詎於中途在祁陽南二十餘里處該車與湘桂鐵路運料卡車碰撞，朱君兩腿因被鐵板壓住，稍有受傷，幸無大礙。