

# 抗戰文匯

第八十四期 半月刊 (本刊專供各部機關同人閱讀)

## 紀律問題

紀律是爲全人類的利益而存在的，並不是實際中的享有名詞，一切組織與團體，甚至於個人間的種種私生活，都短少不了紀律。

發諸求學，自有其一定過程，決沒有修南誼徑可通，必須按步就班，由淺入深，由近及遠，無涉高閣，始自卑通，道操勞力兼濟，乃能登堂造極。換言之，必須通過一番長期的嚴格的思想紀律，纔能理解清楚，機路根基確立，纔能思聚力益增，成就偉業。

吾人在感情衝動的時侯，爲求過快一時，和滿足私慾，往往不顧一切，盲目胡幹，倘這時忽爾良知發現，理智便不許可，意志便不放鬆，所謂懸崖勒馬，境的事情，便做不成，所謂「臨財毋苟得，臨難毋苟免」的精神，就在這道德紀律中表現出來，一切公正清廉的行爲，一切成仁取義的事蹟，更不在此種紀律所助成！

不明瞭社會情形的人，總以爲原始人類的的生活，必定是無拘無束，放蕩不羈。其實原始人類之重視紀律，並不亞於現代人類，人類之所以能夠脫離禽獸的境圖，而創造今日之莊嚴燦爛的世界，即在能夠以紀律維持其組織這一點。

我國一向是一個極端重視綱紀的國家，少長有序，尊卑有節，自私人間婚嫁喜慶，以至國家大典，無不以禮爲依據，禮雖便是亂法，人人引以爲戒。國家之威信，賴以建立長久，治安之局面，賴以維持不替。太平天國的洪秀全，聲勢何等煥發，但自楊家對敵，紀律蕩然，革命大業，便功敗垂成，反而延長了滿清統

## 本期要目

「人和」之感育方與其功效	公 編
公忠爲國的精神	徐恩曾
「初良頓」	鄒玉評
不能久待的吾國航空貨運	曹鶴伯
改進長途架設電線工程初稿	范曾鈺
如何避免誤用轉輻器	楊士文
關於「戰波」電訊	魏紹熊
新生活園地	羊羽
拍賣郵票紀盛	飲 評
我的生活	諒 者
關於「行」	
讀完史脫脫傳	

治的壽命于相當年月。時至今日，國人以不守紀律爲習，公共秩序，熟視無睹，事事爭先恐後，意氣紛亂，甚至營私舞弊，更屬紀律爲難。這是做不得的。

部座常常昭示我們對於精神紀律，務須警惕與維持，即是這箇意思。吾人日常生活方式，在相當範圍以內，原可自由，但是退一步言，爲了國家一己個性正當的向上發展起見，遵守和嚴密奉行紀律，仍是第一件要事。

# 二人和一之感召力與其功效

公權

編者謹按：上月二十日鄧本都徐政務次長應魯滬部履新之日，適舊曆一紀念，由部長介紹徐次長與國人相見，茲將是日部長詞，合併刊於後。

今日鄧徐次長到任之日，過去徐次長雖未曾直接參加交通方面之工作，但其平素對於交通事業之關心，其素養，其於交通建設深切之研究，精神上久已與吾人相契合，今日直接參加吾人之工作，指示與協助吾人共渡難關，更爲令人欣慰。

金個人有一信念，且常與同仁言及者，即「人和」二字。「人和」二字，古訓已昭示辟盡，而在抗戰今日，尤爲重要。抗戰需要全民之努力，有智識者以其心力貢獻於國家，有勞力者以其血汗貢獻於國家，非以全民之心力爲血汗，國家無法生存。而抗戰之中，欲求得全民之一致動員，其非非仰卽爲「人和」。

孟子謂：「天時不如地利，地利不如人和。」又謂：「三國之城，七里之郭，環而攻之而不勝，夫纘而攻之，必有得天時者矣，然而不勝者，是天時不如地利也。城非不高也，池非不深也，兵革非不堅利也，米粟非不多也，委而去之，是地利不如人和也。」吾人既敵人攻陷香港星加坡以及馬來之報告，深覺當地人民，以其寶貴之資源，均委而棄之者，蓋亦殖民地之人民，受多少年之壓迫，人心激離，不願作戰

之故。

當抗戰初期，交通事業以其脆弱之基礎，而負其使命，險惡之中，余中心所執持者，惟在如何取得全交通界之「人和」。迄今引以自慰者，如彭次長，盧次長以及各司局長官與同仁，風雨同舟，和衷共濟，交通方面能完成其國家所賦與之任務而未有重大之錯誤，即爲人和之功效。余於敵機轟炸陪都後，曾以本部房屋之安全爲問，而嘗有人以本部房屋之未受損害爲余慶，此亦可謂和氣所鍾，故於災害襲擊之時，獨能倖免。余非故作迷信之說，蓋同仁內部如有不和，則則接可危寄本部房屋之機會甚多，屢氣所至，國家未有不亡，交部之至於今日，亦爲上下同仁和穆所招致。

即如徐次長之來交部，亦爲一幸運巧合之事。委員長可派之人員甚多，不派一與吾人素無關係，情形隔膜者，而派一與吾人淵源甚深，精神一致之徐次長，爲交通界所歡迎之人物，當亦爲吾人和氣之感應，則非交通界極大之幸而何！

「和爲人之大道，同仁或以此言爲余之老生常談，但和字之中含義甚爲廣泛，孔子謂：

「凡言天下國家有九經，曰修身也，尊賢也，親親也，敬大臣也，體羣臣也，子庶民也，來百工也，柔遠人也，懷諸侯也。修身，則立；尊賢，則不惑；親親，則諸父昆弟不怨；敬大臣，則不貳；體羣臣，則士之報誠重，不怨；子庶民，則百姓歸；來百工，則財用足；柔遠人，則四方歸之，懷諸侯，則天下之志。」所謂修身，自身公平正直，則衆人自無二心。所謂尊賢，即應致人才而器重之，所謂親親，如過去爲親信之秘書者，自仍將爲親信之秘書，所謂敬大臣，則對於各司廳長官自須尊敬，所謂體羣臣，則同仁之意見苦衷如能接受，體貼。則同仁自答以良好之工作。……綜其所述，不外求國人和氣與合作。所謂和衷共濟，非模稜兩可之謂，集長官與部屬相處之道，始有和字之可言。余深希同仁在國家風雨晦暝之時，盡未盡之心力，竭未盡之血汗，盡策盡力，相期共濟。部內或有間執一己之意見者，或有以責人，輕以責己者，或有指摘他人之過誤，而未能夠自反省者，尤以技術人員常僅見自身之是處，此種病根，適予剷除，則以往取得之功效，來日尙可增加千百倍。今日一切工作，均以抗戰爲前提，在此前提之下，應儘量發揮和諧合作之精神，雖極力方面，艱難異常，如能共同出其未盡之力，則雖關未始不能打破。

徐次長今日就職，將來必予吾人以良好之指示及極大之幫助。願假是機，爲同人介紹，並冀敘斯與同仁共勉。（范實業紀集）

# 公忠爲國的精神

徐恩會

今日承部長訓示，對恩會期望殷切，勉勵備至，而於「人和」一點，尤三致詳論之意，思會恭聆之餘，真是感佩萬分。部長爲國內有名之學者，其學問之造詣，事業之成就，人格之偉大，與夫道德之修養，均足爲吾人所景仰，今聞「人和」之論，更覺於部長一生事業成功之原因。此種深長實貴之指示，吾人必須細心領會，切實遵行，共同努力，以負荷國家最重要之使命。期堪負於部長之厚望。

交通事業無論在平日或在戰時，均爲政治體系中重要之部門，其與國家之關係宛如人體之精神與血脈，故欲發掘國家之力量，非發展交通事業不爲功。部長主持全國交通，歷有年所，凡所指示，均係多年體驗之心得，吾人如能秉承部長之指示，努力以赴，深信於國家交通事業必能爲極大之貢獻。恩會前來交通部，得以秉承部長之指示，而隨時從所學習，實爲至榮幸之事，加以此間許多同仁，過去曾與恩會有相知之雅，今日得共事一室，尤以爲榮上之愉快。

部長所請「和」字實即「總理民族主義精神」之所在，「總理於民族主義中曾經反覆申述開徵發國民之力量，必須慎在固有之道德，固有之道德，即「忠，孝，仁，愛，信，義」，和，平」八德。此八德明定人與人相處之法則，入人範遵守此法則，自然能合作互助，積極

團結，體精神團結，然後始能意志集中，力量集中，一事業之成就固賴於此，民族生存之道，亦於是存焉。最近，總裁在中央訓練團對各機關團體負責之人員訓話，亦以精神團結，尊諱愛勉，自係深德感誼之不足，「人和」之未致，爲事業成功之障礙。譬如近年來哈爾濱內戰，致各方本可表現更大之力量，情以未盡注意精神團結之重要，致爲奸僞分化離間各個團體，遭受極悲慘之結果。可知如何精神團結爭取「人和」實爲吾人人生及發揮力量最重要之關鍵。

恩會在黨部服務數載，以與各方面種種之接觸，深覺「天下爲公」之「公」字，爲政治上之主要條件。「天下爲公」四字，過去雖曾嘗讀，向未領會其深意，但一再與事實接觸，追溯一事之成敗利鈍而探究其前因後果，始覺此「公」字之重要。「公」者，公平之公，欲做到「和」，最妥當之方法在於「公」。不公不平，雖欲和而不可得。照「總理對政治的解釋」：政是衆人之事，治是管理，而管理衆人之事，惟有聚「天下爲公」之精神。就除運大同篇意義言，所謂「大道之行也，天下爲公」。就是說從事政治第一要有「公」之精神，有「公」的精神就能「運賢與能」，就能使舉國之人，凡有能力者，持有機會貢獻其精力於國家，如自稱界之生物，其所需要者爲

陽光雨露，予以陽光雨露，即個人力決，美龍飲向榮。人類文化能有進步，亦賴於陽光雨露之「公」的精神。所以世界各種民族，惟於各種不同之環境中，其成就或有所差，亦均有相當之文明與其生存之條件。此「公」的精神，即政治上之陽光雨露，無害於陽光雨露，則人人能發揮其能力於社會，對於個人之人，無私之扶植之使其更能充份發揮其能力，貢獻於社會，使每一有能力而能作事之人，均有機會作有價值之事，則其政治必爲光明之政治，所以政治方面，如能充分發揮「公」的精神使每人有充份發展之機會，而不受阻礙，則國家必有迅速之進展。故政治之主要條件，實「天下爲公」之「公」的精神。

交通事業，在國家爲一重要之事業，且其事業非一朝一夕所可立辦，必須有相當遠大之計劃，與長時間之努力，始能成就。且其前途之發展，無限所需於各方面優秀人才之努力者尤爲殷切，祇有以「公」的精神，將中國所有對於交通有研究有貢獻之人才，均請其前來團務，公忠爲國，任其充份發展，始克濟事。恕余作一粗淺之譬喻，如有一規模宏天之廟宇，以受天災人禍，漸就荒蕪，給屋宇傾頹，規模對在，現在預備重修，何處需裝裝修，何處需添新飾，僅需十方諸主獨獨指點，大廟即煥然一新。無論何人，凡有助於此項工程者，自均所歡迎。交通事業所需要者，亦多方人才之貢獻耳，凡能有助於吾人之事業者，不問何人，應以種種方法請其前來參加，其不能有助於吾人之事業者，不問何人，亦不必延聘任用。此種精神，於一事業之成就，有重大之關係。方寸部長所指示者，恩會萬分欽佩，並



# 一劫皇積

馮玉祥。



我們在道抗戰時候，與全民族的仇敵日本帝國主義鬥命的時候，交通部朋友實在出力不少，有助於抗戰的

地方很大，沒有鐵路的地方，鋪築鐵路，沒有公路的地方，開闢公路，許多沒有辦法的事情，都憑辦法，不但我們多年來沒有的辦法，即全世界沒有的辦法，交通界朋友都能創造出來。像門口的馬車，異想天開，有這

樣幾百輛車在半山腰的汽車路上行走，不知道要省掉多少時間，多少金錢，這還不講創造性。說到創造性，前次與孫院長見面，他說美國人把西服穿過多的褲頭剪去，把袖口扣子減去，把西服前面兩個扣子減去一個，褲腳下翻過來的邊也減去，又將褲子減短四寸。美國的朋友真細心，把這樣一來省下的材料，做了一個統計，一年不知可省多少布。這事情傳到英國，馬上照辦。有英國的仿造，學人之長，也有

這種創造的精神，有英國的仿造，學人之長，亦復不罕。各位知道玉祥穿棉袍，長到連膝蓋，許多人認為奇裝異服，成爲一個妖怪。不知我亦是仿造的，楚流、湘軍、淮軍、雲長

以上都是這種服裝，我看見老人當軍官的都是這樣，上提騎馬都極方便，人家說不長不短很

難看，實在因萬萬人把長袍子減去一塊，列表統計，可以省多少布給人穿。我們不這樣幹，還要罵笑人。我們今天要與世界第一等國家

民族平等，實在要有人家在前面進與改造創造的精神，儘打大鍋，是不成的。馮玉祥：「我們固有的東西，合乎我們用的，就要保存，不合乎我們用的，應當改掉」。再深切沒有。

許多朋友看見玉祥，都喜歡問我打仗的情形，打仗到什麼時候算完？什麼時候可以回南京，回東北回到我們的老家？什麼時候可以回日本到回中國？我就在這方面表示一點意見。

抗戰各方面都努力，最大需要，還是交通事業。最近大家擔心於西南方面，看見西有的路綫一條條受敵人的威脅，可是我們會無中生有，會沒有辦法中想辦法。我對這條路綫不保，還有西北路綫。不論什麼路綫，祇要有秩序，有責任，有管理，辦理不會不好。上面說到

馬車，我想起從此地到青木關陳家橋的公路，在不歸交通部管的時候，汽車好像在刀子上走，路上都是二二三寸高，制車很失的看子，汽車在上面走，鍋爐等項更復。汽車鍋爐等項，多化一些錢把路修好，汽車鍋爐等項些時候，不是省錢很多錢？今天這條路與以前完全

不同，這都交到朋友們的努力，大家所共見的事。抗戰得到勝利，交通還是我們一件大事，而抗戰目前最大的一件事，是我抗戰信念堅固不動搖，信念堅固不動搖，才能得到最後的勝利。自己沒有信心，永遠不會打勝仗。我常常

說我們打仗是日本請我們的，我們不抵抗就會

當亡國奴，得不到獨立自由，子孫永遠不能翻身。因此非拼命不可，一切不怕地和地打。反

是逼着來打的一打，槍子種計子，還是會，覺得娘兒沒有兒子，婦女成爲寡婦。他們會自己問，我們來此是短吃嗎？短穿嗎？是人家打我們嗎？做重慶地庫那樣的，日本有五十萬，他們不是沒有學問，不是隨便便的，日本

大舅，打仗是邊圍槍逼着打的。他們對士兵嚴，殺降了中國人，中國人會拿槍打紅的槍子把眼

裏殺掉，再把燒紅的槍子塞進嘴裏去，所以他們士兵多不投降。有幾個投降了，意外地受到我們的優待。繼把這層話說出來。他們這層打仗是不能持久的，紙要包水，早晚要穿。有人說這是老生常談，請了已有五年，可是深常便，不吃沒有勁，日子不能好高

惹起，千言萬語，離不開這實在的道理。有人信念動搖不堅固的原因，就是因爲最初汪精衛在政府裏面做佈許多毒藥，未明仗之前，說打了仗二星期要亡國，最多不過半年，可是二年已經打了仗第六個年頭了。英美正在預備的時候，汪精衛又請他們祇管跟日本瓜

分肉，決不會管我們。英美加入後，失敗主義者又說你們不要喜歡，英美不進打敗仗了嗎？實在他們沒有看見劫案，劫案辦法是不行的，高估對於劫案也許不大清楚。桌櫃是直徑四寸長四尺的圓木頭，當中切開，裏面挖空，兩頭一歪，中間放五十兩一錢的元寶

面挖空，兩頭一歪，中間放五十兩一錢的元寶



# 不能久待的吾國航空貨運

薛饒伯

(一) 航空貨運。吾國目前迫切的需要自從仰光失陷以後，吾國物資對外進出口的城市，便移往印度最大的商埠加爾各答。

運輸公路現在所運的物資，但是由仰光所運出者。今後吾國所運之物資，不得不由仰光所運出。由英運往仰光的轉口物資，會因仰光局勢緊張而遲延加爾各答城起卸，迄目前為止，加爾各答所貯之吾國貨物，已不在少數。目下英印間之交涉，雖已暫時停頓，據目前對加爾各答城之凡爾海姆，安德里 (Adrian) 島之英軍，業已自動撤退，是則今後加爾各答城外來敵會之嚴重，誠不容可喻。加爾各答城既因英軍之不良，復因輪船受擊之迫近，其本身之安危，實屬可慮之至，在該城既已貯中國最需要之大批物資，是實該城未遭極度嚴重破壞之時，先將物資，將吾國物資運行檢運，而使用飛機以爲運送是項吾國物資，際此國際局勢千變萬化之勢，尤屬要圖。

(二) 中國需要例項貨物

在今日航空飛機以「道格拉斯」(Douglas) C-38 式以及「寇脫斯康社」(Curtiss-Wright) C-19 一年「寇脫斯威威」(Curtiss-Wright) C-19 式，在美國問世後，因其成績較其他運貨機爲美

滿，遂加大量採用。「寇脫斯」C-19 式貨機計重四萬五千磅，每機裝有「寇脫斯」式之發動機三具，每具各有一千五百匹馬力，其載重爲一百六十六噸，計合八噸。不備飛行之距離爲八百英里，每小時之速度爲一百十五英里，其裝貨容積爲二千七百六十五立方英尺，此種容積與通常鐵路貨車之容積，略相彷彿，惟其貨車之容積，約少於三千立方英尺。貨車之載重，通常在二十噸至三十噸之間，今以此式

運貨機裝貨八噸，是則每噸貨物在運貨機內所佔之地位，較每噸貨物在鐵路貨車內所佔之地位爲寬敞。我國目前所需要之運貨機，即爲美國現用之「寇脫斯威威」(Curtiss-Wright) C-19 式。

(三) 中印間飛機與卡車運貨之比較

若由印度加爾各答以飛機運貨至昆明或重慶，以每小時二百十五英里之飛行速度計之，另加裝卸貨物時間在內，當天可以抵達。翌日即可由重慶運加爾各答。每天有一百架飛機由加爾各答起飛，每架可勝運八噸，則每天之運貨量爲八百噸，每月之運貨量爲二萬四千噸。每年之運貨量爲廿八萬八千噸。運貨機裝貨二百架，第二批之一百架，翌日由加爾各答運貨飛重慶時，第一批一百架正由重慶裝載出口貨物飛返加爾各答如是循環飛行，每日即可有運貨機一百架，由加爾各答運物資至重慶。

美國撥付中國之運貨卡車(一) 奇爾西 (C.M.C. Co.) 十輪卡車。其規定之載重爲三噸。(二) 萬國牌 (International) 卡車。其規定之載重爲三噸。(三) 雲佛蘭 (Chevrolet) 卡車。其規定之載重爲三噸。(四) 本年二月在仰光拍賣物資時，奇爾西卡車裝運八噸，萬國牌卡車裝運六噸，雲佛蘭卡車裝運五噸，然此係短途運貨，僅由仰光運至野馬田 (Yamethin)，由仰光至野馬田，公路路面較佳，故卡車所裝之貨，雖已逾重，其輪板兩端因荷重過度而下傾，然仍舊物較，安適目的地。今若由加爾各答運貨物，由火車運至列多 (Laddo)，再由中印公路來

國內，因車勢及路面關係，不能裝運過重，否則卡車即不能沿路行駛，其裝運之次數必多，其行駛之期限必減，實非善策。今中印公路尚在工程時期，何日全線通車，尙未可悉，茲假定該路可以通車，貨物由加爾各答以火車運列多，再由卡車由中印路運至列多去八英里，或去幾百英里，越四小時或五小時，或由其間用汽車運往重慶，完事全滿，爲時至少一月。由重慶駛返印度列多，是亦不能空手回程，必須裝運出口物資，故其所需時日，與來者相同，來者共計二月。今假定有卡車一千二百輛，(一) 假定所有運貨機之比例爲六比一，(二) 每天行駛二百輛卡車，則可運運重慶，川流不息。卡車之平均載重量，如爲三噸，則每天二百輛卡車之載運量，

共計六百噸，每月之載運量爲一萬八千噸，每年之載運量爲二十一萬六千噸。

飛機運貨物，因其行動迅速，運費極低，且不受地理之限制，故其假定數與卡車規定數量之比例，雖爲一與六十之比，然其實際噸數，每年較卡車所運者，可多七萬二千噸，同時，運費所受風寒之侵損，並不如卡車之容易，根據美國奇姆西 (C. M. E.) 汽車廠之規定，卡車在行駛一千五百英里後，即須檢驗，爲之小修並檢查，所謂甲種修理，行駛二千或五千英里後，更須進行乙種及丙種修理，是則由印皮利多長途駛至濟慶時，說或沿途對各卡車不加檢驗則抵濟慶之後各卡車必須進行乙種檢驗，否則卡車難免於由途途回途中，發生障礙而不能行駛。各卡車如在沿途或原處修理，則假之之一萬二千輛卡車，其每天實際在途行駛之車數，決在二百輛以下，而每天之貨物自印皮利多向國內運入者，亦必不能達六百噸。雖然，運費亦不能可以永久使用而不加檢修者，(客說斯威特 (Curtiss Wright) C-10 式規定在飛行十萬英里後，機件須加檢驗，現擬定之運貨機僅備二百架，是故因運費

增加檢修因而影響貨物之運量，與卡車須加檢修因而影響貨物之運量，兩相比較，則後者實較前者爲多也。

#### (四) 飛機運貨之困難與消滅

茲有言者飛機運貨易遭破壞與失，此事亦屬難免，然而各派貨機並不需要軍隊飛行，飛行時可以隨時變更，如此，所受損失是亦較小，驅逐機在敵地之保護，以及沿途緊急停機場之建立，均可減少派貨機損失之程度。汽車司機較派貨機駕駛員容易訓練，是亦屬易。然此派貨機飛行員，並不需要訓練，專門、轟炸等特種飛行技術，其能於起飛、降落、在惡劣天時飛行，以及盲目飛行等技術，有相當把握時，即可成爲一合格之派貨機駕駛員。反之，今日如欲招募一萬二千名技術合格之卡車司機，實屬一件非常困難之事。再者，飛機用油，吾國固然供給於美國，然向卡車用油，吾國又何嘗可以自行採辦，亦均由美國供給之。際此中美對交敵陸之時，如向美國接洽，訂購一客脫斯，威特 (Curtiss Wright) C-10 式運貨機二百架，藉以運送加備各客之審閱重要物資，當可成功也。



## 改進長途架設電線工程 范教育

設線工程人員之良否，直接關係線路工程之好壞，而影響業務之進展。故可曰，線路

工程，實爲有線電話業務之基礎，欲其基礎鞏固，線路良好，則訓練工程人員尙矣。

(一) 訓練隊長，以受有專門電信技術青年，服從黨義，體格健全，忍苦耐勞，毫無嗜好者，加以工程上之訓練。如線路之設計，工程之查驗，與夫公債之處理，人事之交付，使其對線路上，需要材料若干，工日若干，工費若干，以及如何配運材料，如何派遣工人，均能統籌運用，加以訓練。

(二) 訓練助理員，以中學畢業之學生，予爲合格，授以電話電報及工程上之學識，使之了解線路時，各項工程，如測量、打樁、植桿、拉線、放線、收線、架線、架木、放飛線及水線等各項規定及線式，均能明瞭，並能管理工人材料，協助隊長處理內人事公債會計等管理材料工具等事務，亦必於訓練期內，給予教授。

(三) 訓練線務佐，線務佐以年青力壯，受有國民教育者爲合格，爾線務佐之任務，在於以強之體力，訓練之技能，忍苦耐勞之意志，勇往直前之精神，服從隊長之命令，架設一切線路，故對其受教育之水準，不宜選擇。高訓練方面，材料重於學件，舉凡線路各項規定及做法，均宜令其多加練習，以求領悟，其他器機件方面，如電話及電報機器，繼電器，濾波器等及水電瓶之配接等簡單原理，與接耳方法，均應詳加講授，以期對務能熟練，對局內之條件，亦能明瞭，遇有簡單障礙時，亦可無需隊務佐而能單獨處理。

(四) 精神訓練，訓練隊長助理員及線務佐等，除用以上方法，即一種資料及訓練外，尚有一種最重要者，即精神訓練是也。精神訓練，可以使操業人員，負責任，耐勞，有一固定之信仰，堅強之意志，與夫勇敢之精神，若我輩操業員，以勞動之武器，抵抗處心積慮極便勢之強敵，前方將士，奮發勇，路



飲師，宜先不願者，即請神勝於物耐之明證。故增設我工程人員工作努力，工程進展迅速。而非加設之精神調練不為功。至於精神調練之方法，當授以靈敏，適以軍事訓練，所謂「軍令如山，軍紀似鐵」，使工程人員工作時，負責任，守紀律，服從命令，極盡努力，架設線路，如何迅速，如何堅固，如何合法，否然者，如架設新線路時，以爭前而架設而後方倒線隨之，如掛線路時，同行線條，均受影響，而不能通話通電，敷衍塞責，盡取巧，耗廢公帑，破壞材料，莫此為甚。

設線工程之組織，其大概情形如下：(一) 設隊長一人，主持全隊一切事宜。(二) 設助理若干人，協助隊長辦理公證，會計，用約，管理材料，工具，填造工程紀錄及監督義務佐及小工作等事宜。(三) 線務佐若干人，擇經驗豐富，技能優異者一人為領工，其餘協助工作。

請求造就設線人才起見，宜將訓練期滿之青年技術員佐，派往工程隊中服務，令其親歷實地經驗，有許多問題，可隨時而變，而非規條所能規定，課室之可講授，工隊長對實習者，必須隨時隨地，加以指導，並令其實習，以求補進以造成完善之工程人員，為國家儲才。

工程隊中之線務佐，最好與維護線務者，互相調換，在工程隊中長久者，調派一部分駐紮，令其維護線路，較長久者，調派一部分隊中服務，以期增加工作效能，互相調換。工程隊得備田長工若干人，擇年富力強者僱用之，在工作期內，隨時隨地，搜羅良好人才，加以訓練，使其技術有成，再保舉為正式線務佐，其不佳者，隨時開革，如此則線人不少，不至缺乏矣。

架設長途電話線路之方法，本甚簡單，但人常忽視而好運，漫遊幾千里而不罷，自見其難，是以急而後之，逾期通話之語，倘加以見思，務令至理。今試列架設線路工程要點，能資實地工作時，加以留意，則線路工程之良好，可預卜也。

(一) 測量線路 測量線路，除依規定章之定例外，須放大眼光，不認僅寫設線工作時，材料工費之節省，工程進展之迅速，加以估計，更宜對將來永久維護費，便上，作詳細之考慮，否則遺害未來，不取敢想。

(二) 植杆 植立電杆，其樹穴之深度，務須留餘線務佐，依照規定深度，掘至一。五公尺為止，並應挖密查考，以免偏傾等情，遇植運石塊，或電杆回遇穴內，則應植插，倘能如此，則電杆不至傾倒。

(三) 撤拉線 撤拉線時，依照規定，若干桿撤雙方位線，又若干桿撤四方位線，至於撤轉灣拉線，務加注意，角度力求準確，穴深必當為一。二公尺，而尤須注意者，塌穴時其上端應較下當大，當木放入穴內，再以土石填塞，當不易拔出。

(四) 放線及收線 放線時，遇有交叉地點，宜在地面交換，並需將線務剪斷，收線時，須注意氣候與溫度之原理，俾線路不至，當可得其要領，否則，需大收線太緊，過冷則線路之，倘冷天收線不緊，遇大氣炎熱，則線路下垂過甚，易於發生絞線等障礙，故收線務，不可不留意。

隊員佐之表率，同食節，共甘苦，應盡全隊人員，方能勇往直前，臨難不苟，竭公效力。否則，隊中非常或城市中，遇危險而退，更何自愛，或乘有其他嗜好，置公隊員於不顧，此種情況，欲求工程完好，豈可得乎？

(六) 工程道德 工程架設線路時，必須全隊員佐，有一種工程道德，對所有材料工具隨時加以節省愛惜保護，則公物無損，不致任意浪費，浪費毀壞，對平行之電杆，不令其部有省有，或其他機關所有線路，遇困難地點，務須設法兩全，不得偏顧本身工作進展之方便，而任意毀壞其平行線路，作不道德之行為。

總之，架設線路，必須不廢上下合力，盡心盡公，方克有濟。不能僅以線路架設完成，通話通電後，即為了事，必需能使用所架設線路，誠一切不合理之障礙，方能能手，察對架設之線路，完好與否，與全隊及個人名譽有關之信念，加緊工作，力求完善。

驗收線路，就技術人員中，選擇富有經驗架設線路，公正廉明，忠實耐勞，卓幹謹慎者，當由線務助理，驗收一切線路架設工程，是否合乎規章，其合乎規定者，故須加以紀錄，其不合規定者，亦必逐項將線路地點記清，依實地，檢上審核辦，線路驗收後，如確係完善，對架設線路之工程隊，全體員佐，分別加以獎賞，獎賞評定，按驗收報告而定，報出重賞，亦所不惜，並按驗收不良，時需修葺算其也。如驗收不佳，當按實際情形，將全體員佐加以懲處，倘能實訓啟明，凡自事業，未有不成就者，又豈架設長途電話工程而已哉！

# 如何避免轉轍器

## 滑動指道牌的研究

楊士文

我國鐵道交通，已有數十年的歷史，業務上不能不說是不發達，可是車上仍舊不十分完善，因為設備尚不完善，所以造成了多少的運輸量，不知浪費了多少的金錢，更不知發生了多少的行車事故，在設備不完善中，連鎖設備 (Interlocking system) 之誤如，是最大的一項。

連鎖設備在國內鐵路中除北寧線外，都少有此項設備，所以一切行車上之措置，全賴人力來轉行。換言之，關於機車之一切轉行設備事宜，至為重要之「肉與骨」來轉行。這種工作看來似乎不是很容易，而無關係要，實際上如是在行車時，稍微的一疏忽，便能發生很大的危險。由於發生錯誤而發生的換車事件，可說是有時所聞。

要想起見使用轉轍器的

要點，須分兩方面來研究：

一、所謂人事方面，便就設備，對人來講，因為一個錯誤失事，其性質很嚴重，和他的設備，有極密切的關係，如他所用人，必致發生危險。合於此種的設備：

(一) 不吃酒不賭博——因為東西西面酒飽，和通宵呼盧喝雉的賭博，最易發生事情，何況做全案於一舉手之間，頭腦一昏，馬上便出差錯。

(二) 謹慎小心——有許多轉轍夫，覺得轉轍工作，只不過是將鋼左右一送，沒有別的什麼奧妙，所以平常就

不注意，往往等火車快到轍夫，才去轉轍。這行為是嚴重不得的，必須在未轍之鋼及已轍之後，都要將轍夫檢驗一遍，看是否合乎手機車運行之標準。

(三) 沉着靜心——轍夫在轉轍時，房內，或是找其計誤天，也不是其良好的習慣，因為這樣容易忽略或就他自己的工作。常見許多轍夫，在房內正和人高聲談話，得意忘形的時候，忽忽忽忽一轉，便急忙忙地踏出，拿準就轍，也來不及考慮對不對，這種情形是危險，所以轍夫若有沉着靜心的兩項功夫不可。

技術方面包括開之位置，轉轍之方向，及各種標誌之設計等項，今分別敘述如後：

(一) 開房之位置——轍夫所住的房子，應該正對着轍夫左右，並相距不得過遠，而線路車站北開房北距轍夫達五十餘公尺，似乎違背這個原則。

(二) 轉轍之方向——照通常之習慣來講，轍夫應位於岔道同方，當其在正常狀態時，即轉轍於正道時為頭岔道，這樣可以便轍夫轉轍一種一定不易之習慣，不用思索，即可轉轍在正道或下，其道理是：成——線路重車路向岔口，有一種轉轍之位置與此相反，(另外兩項則)故使此處之轍夫是感不便。附圖一示轉轍之正確位置，圖二示錯誤之位置。



(三) 圖 11 係黃克君所設計，載於鐵道半月刊第二卷第十一期，惟其缺點在不能直接幫助鐵道大卸鐵道，僅可供站長之檢點失位置而已。

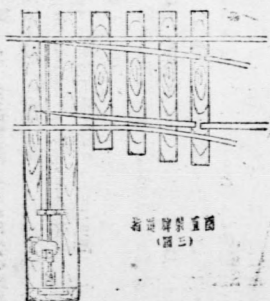
(四) 損失標或稱指道牌——此係筆者研究所得，茲附圖說明如下：

設計一——固定指道牌（參看圖三及圖四），在卸鐵道之前後方之兩根長枕木上，各橫釘一薄牌，牌上書明當經修正對該牌時，所行之鐵道號數，又與鐵道之牌面上，書一「通字」，則該鐵道一見該所止之位置，即知通行之鐵道，反之，鐵道欲使其鐵道通行，則將歸至所經對該鐵道之牌上即得。

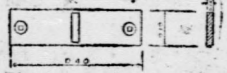
指道牌可用木板製成，上塗藍油漆，而用白色油漆書字，或用搪瓷製成，而下面用一木板，或用鐵板製成，刻寫數字，下面墊一木板。

設計二——滑動指道牌（參看圖五及圖六），於卸鐵道之枕木上，用一水平鐵片，與得相正交，鐵片下之通木上，分別前後書明鐵道行之鐵道號數。鐵片上面書一「通」字，鐵片所止之位置，為器柄取正常狀態正道斷絕時，正道之號數為其所遮蓋，而岔道之號數露出，當器柄取相反之位置，岔道斷絕而正道通行時，鐵片隨器柄之移動而將正道之號數露出，將岔道之號數遮蓋。此項移動之距離，約由十二至十五公分。

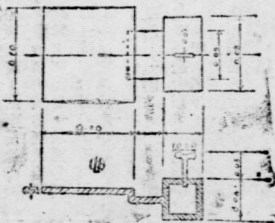
設計三——日夜兩用滑動指道牌（參看圖



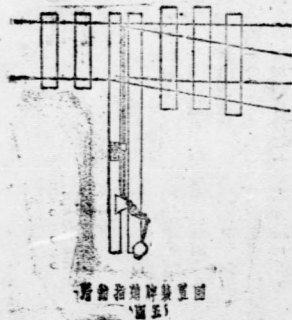
固定指道牌 (圖三)



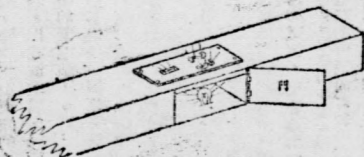
固定指道牌 (圖四)



滑動指道牌 (圖六)



滑動指道牌 (圖五)



日夜兩用滑動指道牌 (圖七)

七)，係將設計二之構造，略加改革，以便夜間亦能使用，其法係將枕木之寫鐵片所蓋部分挖空，上面二點處安字之鐵板或書字之玻璃板，下面安玻璃板或電燈，其他與設計二同。此項指道牌，能直接指示鐵道，應如何之鐵道，方無差錯，可謂避免誤用之鐵道。

之唯一辦法，且價值低廉，安裝簡便，堪供採納一試。



# 新生活園地

## 拍賣郵票紀趣

羽筆

其晚，樂董組之樂部樂隊行例會，到會者有鄭汝純君等二十餘人，並備有茶點，以歡迎來賓吳樂園、傅德霖二君參加之，開始除各會友報告最近見聞外，其值得一記者，厥為試辦之拍賣，蓋集郵室成立雖已數月，聚會六十餘次，而於開會之時公開舉行拍賣者，尙屬創舉。因之各會友興奮異常，互相爭購。

按此次拍賣，乃臨時決定舉行者，且為籌資性質，固拍賣之票，皆係吳樂園君出品，為中郵細齒一元五元十元等票，羽少者多，不敷分配，乃議定以拍賣方式行之，而吳君願將拍得之價，全數捐為西安甲戌郵票會以作基金。此種舉，自能博得大衆之贊助，因此拍價往往高於市價，其性質實與一般拍賣大不相同也。茲將拍品拍價及得票諸君市樹，略誌於次，藉見本部同人對於郵票興趣之一般。

五元之價開拍，嗣後逐漸增加，結果爲舊世節君以八元四角拍得。蓋君所集之港版總理票中，僅餘此品，故其志在必得，並開標以十元之高價開標，亦所不惜云。察察其意，遂得購之。

二、中郵細齒五元舊票一枚，亦給包裹波紋紙，其右下角微傷，乃屬次品，但居然亦以五元開拍，互相增價，大有超出前品之勢，終以六元一角之價爲馮勉子君拍得。

三、中郵細齒五元舊票一枚，銷圓形普通訂票，表面不重要處有稍稍擦痕跡一小點，亦屬次品，先以三元開拍，最後以五元六角之價爲顧長亨君拍得。

四、中郵細齒一元舊票一枚，上銷包裹波紋紙品相佳，先以二元開拍，互爭亦甚熱烈，終爲葉仲穎君以五元六角拍得。葉君獲票後，即稱喜色，並語記者曰：「此票上海市價十二元，今以五元六角拍得，硬是掙得一。蓋葉君對港版總理票之市價，極爲注意。」

其次則爲中郵細齒十元舊票，爲發數最多，是數分配，乃由鄭汝純兄與記者商定每枚作價四元，而由徐自謙、高祖恆、喬汝鑑、馮勉子四君各購一枚，另次品一枚，作價二元五角，由馮勉子君購得。

再則爲吳君之總理票開上海加蓋限省

貼用四分，紅色一角五分，二角，三種新票成一小組，每組作價一元，共售二組，得洋二元。最後由馮勉子君購得。總理票士限新省票六枚，雖新舊混合，但品相均屬上乘，以一角始拍，結果由吳樂園君以一元四角之價拍得。

以上所拍各品，吳君方面得價四十六元二角，馮君方面得價一元四角，共計爲四十七元六角。業由記者託西安甲戌會計部列收。

## 我的生

許欽

要把我的生剖具體地赤裸地披露出來，不但是露骨所不容許，而且沒有這極去描寫的價值和必要。不過這書使得人對於我的觀察容易瞭解起見，下面就從各個觀點來抽像地而草率地報告一下：

一、從線條上看是近乎直線的。非由曲線的！有人以爲波瀾式的曲線生活，富於詩意，才合乎藝術，可是我覺得走大路光明坦蕩，又平又直，可以省時省事，在這個時代這個環境的生活狀態裏，倘能徘徊于曲徑通幽，去遊山玩水，未免大浪費時間精力了。

二、從性格上看是個重理智和意志，將感情置于末位的「」。

對於不離切了的事物，心中常懷疑問，不稍信口雌黃，人家或許說我沒有見解，還是理智作用的緣故，我認清楚了的事物，就不隨便附和人家毫無根據的話，於是主張強硬而穩定，要惡欲的感情現象，人皆有之，但我不同以一時興奮而作出激烈舉動，喪失意志的衝動行為，我只是利用感情來增加理智上的興趣和動力，及保持意志的堅強罷了。人家也許說我太冷靜，其後發達的感情，我自己常常是意識到的。

三、從公私界線上說來是偏於公的方面而簡略於私的方面的！——人生以服務為目的，我既沒有到社會上去活躍的意圖，因此除了維持生命與健康的吃假睡覺而外，幾乎整天都忙在辦公室裏，尤其是這兩年來服務的機關簡直成了我的家庭學校和社會，甚至所閱讀的書報，也是直接間接和公務有關的。

四、從顏色上說來是紅色不是藍色的！——從表面的動作形式上看，人家也許要說我是冷漠的，保守的，落後的，假如有人能夠把我生長的地方環境，和以往中學大學時代所閱讀的社會科學，自然科學，以及現在辦公室中的工作精神和計劃觀察一下，想你們不致于懷疑我是過激黨吧？

五、從精神與物質上說來那是無所偏重的——唯心與唯物一元論的爭辯，儘管各有短長，但我人的實際生活精神與物質同樣重要。

君子固窮」，「窮而後工」，這是不長進的東方懶人的說法。進步的文化生活，需要適當的物質供應，以維持健康的身體與精神，以便利事業的研究和發展。所以我主張在求學時代或職業生活的初期，不要隨便增加經濟負擔，把生活水準降至平均水平以下過那非人的生活，同時有計劃地把金錢的支出按照飲食、衣飾、居住、交通、衛生教育、娛樂、交際、善捐特費、俸後、雜費等十餘款作一適當比例之分配，使精神生活，物質生活，社會生活，可得均衡而合理的發展。我的私經濟情形，是也有十年以上的記錄，我的私經濟生活還有個特點，就是一向雖然貧苦，却難得有一二向人乞憐借錢，反過來說自己雖然沒有力量捐贈金錢幫助窮苦朋友，然而小額的借用過轉金，在學生時代就常常有的。

六、從過去現在以至未來的情形看，過去的生活完全是受教育學習生活！——我在海峽的省立高中，廣州的中大預科，南京的中大法学院，很愉快的過着學生時代的生活，因為考試院的首都第一屆普通考試，和第四屆的高等考試先後把我的職業命運決定於本都會計處，同時使我的精神力量集於這一門運一點，現在雖然最艱苦時期以工作為中心，可是工作中富於獲取經驗和學習的意味，我覺得會計部門學術非常高深偉大，會計部門事業運用無窮，主計劃度尤為廣濶食污，健全財政的根柢機構，應當盡力推行，專心致志，必有成就。於國家

社會均可作有力之貢獻，所以現在打算好好的做，好好的學，做好了學好了，將來走在這條路上，一定很省力，很愉快。

我以為我的生活傾向是遺囑地而且好像是實地地發展着，敢請讀者把這抽象的敘述和實際的情形對照一下，看看有沒有虛偽不實的地方，同時這種生活狀態是否合理，還請高賜教。

### 「行」於關

老同事吳君世珂去歲由彼府奉召來滬，乘輪渡險，死於「行」，公路巡察副總隊長胡精芬君因公出差，汽車碾傷於「行」。同學彭君年前由柳州乘車來滬，一候三月，川旗耗盡，行囊與寶一空，困於「行」。教授黃君率母由湘來滬，行李票二件，冬衣一箱，淨書一囊，時隔兩年，尚未運到，消息杳然，皆掛於「行」。

行路難，行路難，平時如此，何況戰時！你沒有聽見馬路口口聲聲在叫「行不得也哥哥」麼？

朋友！你假如擁有天大的事，如同開礦抗賭大業的話，在過年期頭我勸你根本不要「行」，甚至於延擱，白相成減少時，都要儘量減少，君不見替罪下之遊人手，「茫茫如喪家之犬，惶惶如漏網之魚」！

「如果一定要『行』，我勸你千萬不要依賴現代交通工具，而採取原始的步『行』。譬如由上滑寺去城裏，你與其等一小時汽車，你查不慢慢的走去，既可以看到街景，還伴那敲鐘聲虛聲如斷續，又可以使人恢復激昂的體格，」又告子，祖魯孫，世世毋忘此仇。你不會坐在公共汽車內興憤麼？儘管你可以坐洋車，可是洋車夫索價也許要佔去你

### 橫江端午

高聲雲

歲月催人急，榴花照眼紅，清和樓一瞥，節序忽天中；鵝渡標爭鴨，（橫江俗話渡盃目的地時，放鴨水中，任划船者躍水爭捉，得鴨者并得獎金。）懸蒲氣貫虹，瀾湧歌詩水，角黍頌年豐；憂國忠賢士，射狼築寶弓，假簡遺楚俗，縱蠶蜂蛟龍；兒傳田父舞，臣憐屈子忠，縱橫計未就，獲落遺徒窮；揮涕懷先哲，聞鶯吹風裏，三年期浩艾，修禊製書寫。

### 黃葛樹

前人

四郊一古樹，獨立蒼茫裏，幹大根盤錯，村裏樹把梓；春朝忽凋離，實落葉披靡，飛鳥繞真鳴，碧雲依岫起；新條沐甘霖，蒼翠滿生輝，綠陰翳荒宮，清風流百里；翠籬度家適，不作棟樑金，應廟多長材，節高湖乘委，風雷生其間，終傾天下耳。

一天半日的新水，你哭天叫地深困難，你不可以刻苦點麼？也許騎馬比較舒適，然而在數百餘元一老粗的狼狽下，你自顧不暇，你還夠資格飛馬麼？

待飛機去成都的朋友們，你不能把尋飛機的一個多月時光，步行到成都甚至漢中麼！去歌樂山小龍坎磁器口的朋友，你爲什麼不可以清早起來走，吸取些新鮮朝氣，賞鑒那溪澗潺潺，好鳥爭鳴的山景呢？你寧肯候車，自晨至晚，難道你的時間一點也不寬貴麼？坐小汽車的人們啊，你不是天天嚷着節儉麼？你何不多走幾里路，節省點汽油血液，外匯，用在前方，並鍛鍊一下你爲國宣勞的骨體呢？你要是該歸還而自己不罷走路，你更不能叫人來推磨東西走！

因爲自己服務交通界，因此凡有朋友遇到『行』的困難，都來責問我，還有人開玩笑寫信叫我賠償他們因『行』所受的精神和物質損失。『電報何以遇到兩月？』『郵件怎麼會損失？』都有人質問過。

不管我的地位是如何卑下我總感覺得到一種由衷的悲哀和憤慨。我覺得整個交通界是一個有機體，他的健全是基于各個組成他的細胞的健全，他的榮辱關係每個

細胞的榮辱，目前交通的困難和變態，是極可諷言的，人類社會的歷史是一部進化的歷史，不是沒有辦法，我們不能完全閉門造車，窮狗想

法時，我們不認識我們僅有的汽車民航機皆棄而不用，我們知道我們當局正在排除萬難維持近代交通，如老道的從俄俄迂迴購運汽油飛機油，不管運費如何困難，運價如何高昂，漏耗如何可怕，我們對於感佩之餘，尚有幾點感想：（一）現在主要的交通工具汽車，不可不以將行馳平穩的，全部改爲木炭或酒精車；（二）需用的燃料，不可不以與實委會大規模生產合作！增加其已設酒精廠餉油廠資本，便利其運輸，補充其機器材料；（鐵路方面應用煤煤亦可同樣辦理）使其大規模出產以供目前迫切的需求；（三）抗戰以來，人工缺乏，築路造路均成問題，現在不是在備行探運麼？探站運輸運量是不固定的，難免不常常回空，不可不以利用回空的人力動力，以從事築路工作呢！

### 讀元史脫脫傳

譚者

脫脫爲元順帝初權奸伯顏之姪，伯顏專橫國恣，命脫脫入宮監顯帝。脫脫忠於元室，助帝逐伯顏，代爲宰相，勵精圖治，但以大善功，初信習習之議，變鈔法，使有十足現金準備之寶鈔，化爲廢紙，致高民破產，後又用賈魯之議，改黃河使東流，工費億萬，民不堪命，起爲暴盜，命出將征，師徒屢喪脫脫乃親率大軍，迭破巨寇，奇功將成，忽爲奸人所譖，謂其師者無功，詔加貶職。脫脫奉詔，解兵符，歸囚執，仍死於胥小之手，元室亦旋傾覆。脫脫之死，雖稱冤詔而其事助勢，實不能贖其謀國之罪，好大喜功之過，益信匪淺。

# 讀書講習會成立之經過及其現狀

本部交通員工新運協進社，為青年社員陶

治與修持期滿增進服務起見，於民三八年

冬，設立講習班，派前任講習班主任王

事，專員王治津科長王世憲副之，秘書張孟

等九人為幹事，組織幹事會，同年十二月二十

八日舉行第一次幹事會議，決議分期徵收學員

第一期暫以六十人為限，工作方針：定為（

一）分班講習，（二）講事策家講習，（三）

參觀工廠機關等，迄二十九年一月二十日，在

本部經常舉行成立會，幹事委員均能努力作業

，故成績斐然。第二期於七月間開始，增加學

員為九十名，工作更趨發達之勢，一面繼續

講話半月刊，記載學員研習心得及同人消息，

以資聯繫，並於每星期五舉行晚會一次，以為

學員公開作報告或學術講演，精神蓬勃，

充滿青年朝气。第三期學員增加為一百零二名

，並歡迎中央訓練本部受訓學員參加，於三

十年歲首開始，一切作業，照常進行。治七月

間，幹事委員仍仍，工作時受牽掣，各項設備

亦至感困難。為應付接濟計，宜暫停作業。

嗣以本部成立新運分社，原有組織變更，

由部長員部員人數繁多，公餘尚無相當組織

以研討學術，輔助組織本會，特將講習班，以

為指導。經草擬前則八條，呈准備案。本年二

月新運協進社國聯辦事王輔官為本會主任，常

務王富名科長王世憲副之，並派沈光宗陳宜欽

這元慶三君為幹事，調習場場場場場場場場

習場場場場場場場場場場場場場場場場場

成立會，恭請 部長致詞，以資鼓勵。（演講

容另刊登）規定星期日下午七時半為晚會之期

，邀請名流專家作學術演講凡屬部員，均得自

由參加不受限制。另設研究小組四員，分別於

星期一二三四日講述各項學術，每組以一兩

個月為期，期滿結束，再改設他組，現到本組

講，計有（一）戰時經濟由專員黃卓担任，（

二）電信技術由科長張顯担任，（三）四）五

經由科長部家駒担任，（四）文藝由論部王帶

實担任。成立以來，各同人踴躍參加，每組各

有二十人左右，現文藝組正告結束，另設航政

組，由長江航政局局長王洗担任。本會訂有

分組研讀辦法，並早准核發證書經費，以減輕

同人購書之負擔，而救濟目前之窘乏。茲將本

會簡則及分組研讀辦法，實本年三月改組成立

以來歷次本會講演劇及主講人姓名，附錄於

後。

## 讀書講習會簡則

第一條 本社為本部部員陶治德性淬勵精神增

進服務起見特設讀書講習會

第二條 講習會設主任一副主任二人幹事

三人至五人負責推選會務由理事長指

第三條 講習會每週舉行晚會一次聘請三

人分頭研究學術其分類之規定以本

部部員之需要因起及有關交通事業為

主旨

第四條 講習會得聘請專家或本部高級人

員每月演講兩次作學術上之研討

第五條 凡本部部員均得參加讀書講習會

第六條 講習會時間以不妨辦公時間為原

則

第七條 凡本部部員參加讀書講習會有特殊表

現者得呈請理事長獎勵之

第八條 本團則由理事長核准施行并呈請交通

部備案

## 部訊一束

一、本部為策進後方水陸運送事宜，特成

立川湘川陝水陸聯運總管理處，派前任講習

班前主任段長，川湘聯運處處長任國榮兼任副

處長，李煥樞兼任副處長。將於下月初開始

辦公，已策定國府路高家莊止關營辦公處所。

又該處直轄嘉陵江運輸處派袁軒南為處長，謝

海為副處長云。

二、關於重慶、長沙、長安、南陽、昆明

各區長途電話幹線維護工程處改設處長段，即

有主任工程師名義，隨即取消，仍派蔣毅、方

賢齊、洪長壽、許慶臣、陳更法分任各該處處

長。

三、本部為推動工作發達，特設工作觀察

辦公室，已於本月開始辦公。