

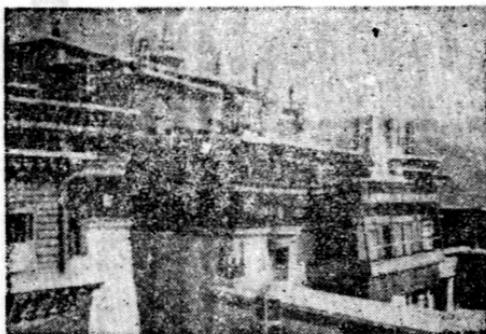
抗戰與交通

(讀閱人同關機各部本供專刊本) 期八卅第刊月半

加強我們努力的警覺性

最近看到國訊旬刊第三〇期，有論及西南公路：「這條路每走一次，總覺有一次的進步，如三江口，烏江等河渡，花秋，釣絲岩，二十四灣等山坡，並沿途車站，宿所，食室等設備，為最顯著。但也幾乎每次必然有看到擱車，拖錘，失竊，爭座，慢客等現象的有加無已……」復指出：「現雖路工已在改良，雖設備已在進步，但人事管理和訓練上，仍嫌太差，這實在不是不努力，恰是努力不夠，努力不徹底！」

我們將無法否定此種批評的客觀性和真切性，更應該憬然于社會人士對交通事業，真不啻是十手所指，十目所視，不肯放鬆



西康 甘孜 寺依 建二 餘十 殿金 極瓦 秦 〇 瑾 〇 瓦 〇 曆 〇 十 〇 約 〇 葉 〇 山 〇 康 〇 西

本期要目

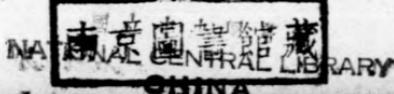
中國運輸公司籌設之經過及其前瞻 公 權
 郵政人制度述要 (上) 李大嵐
 商船專校及民生機廠 郭振幹 張志英
 高義文 賈肇謙
 訪問天津電話局長歸來(特載稿件) 潤 一
 第五次參政會議與交通建設 編者
 自由港與自由區淺釋 一 知

一些些。偶爾稍一疏忽，便足以影響整個社會對整個交通界的評價，甚至已有的設施與努力，也將不為人樂道與諒解，豈不可惜！尤其在此物資交困的現實下，人家所不留意于我們者無他，乃是總比築路造橋要容易解決得多的人事問題，我們于開過則奔之餘，彷彿臉上更添幾根辣辣地吧？

國人之做事，有的適可而止，往往做到一半，自以為相當成功，再不願往；有的淺嘗輒止，雖明知未達目的，亦已自滿足；有的更自作聰明，妄冀用一半的力量，可以獲致一倍二倍的效果。凡此緊強住他們後邊的，將永遠是一抹虛空的黑影。

就員工和司機的個性性格，程度，不斷的施以差等訓練，已為今日從事公路事業的先決條件，而上下同人對於自我檢討的功夫的展開，尤為日常最不可缺的應有警覺。須知社會觀察好壞的官能，向不平均，我們做到十分好，人家至多祇見到七分，相反的有了三分壞處，却便要指摘到十分。所以今後凡以往認為好的，應努力求其更好外，祇有爭取不求速效，祇求深入的精神，迎頭做去，則所有努力，不鉤而自鉤，不徹底而自徹底，更何懼服務最高昇華境界之不降臨。

◀ 印 編 司 務 總 部 通 交 ▶ 日 六 十 月 四 年 九 十 二 國 民



中國運輸公司籌設之經過及其前瞻 公權

二月十七日對該公司各部處長第一次會議談詞

大凡籌辦事業，不外兩種辦法，其一，係由小而大，逐漸推進，如最初由一輛汽車逐漸擴充至二三千輛等；其一係將舊有之同樣組織，為大規模之合併。本人向即主張採取前法，嘗謂十年

以內無事莫可言，但本公司之成立，不幸不能採用由小而大之漸進辦法，其原因，一在於抗戰時期後方公路運輸，急如星火，不容逐漸擴充，一在於川桂公路運輸局及復興公司運輸部，均無長期培植基礎之機會。本人之主張，當初初復與公司時，即曾談及，在十日之狀態，既不允許由小漸進，即不得不採用集中合併之辦法。

同時因公司組織無從發展機會，以致各項團難相繼發生，而中心問題尤在人事。我國習慣，如集合數人，皆係知交之朋友，結為團體，因感情關係，可以不必立法，而工作自有良好之結果。現在川桂運輸局人事整理方有端倪，復與亦在初創時期，各方同仁彼此在已往或無感情可言，今後共事一堂，感情自可日趨密切。

合併問題，願保本人在目前局勢之下一貫之主張，盡在若干月內，本人即預測敵人處心積慮，決不使我國有大意運輸。與其俟無法調整時再

行調整，不如先就何以合併者予以合併，以加強此項組織。嗣美國顧問來華，即與之談及此項問題，亦深以為然，而合併之計劃於以實現。

合併之困難，仍以人事問題為最大，而主持入選，更屬重要，良以主持者為全事業之靈魂，必須具有遠大目光，兼顧各方利益，並將事業之全部計劃，熟練無遺，方能勝任愉快。關於本公司之主持人選，即何人為總經理問題，曾與賀委員曾及復興公司與交通部各方面討論，皆主張請陳局長地球擔任總經理。惟陳局長到渝後旬日之間，堅辭不肯担任，彼之理由，第一，在於未有辦理公路之經驗，第二，在於合併問題之複雜，第三，在於取初半年間必無甚成績表顯，或遭各方之責難。故一再不就任，嗣經本人及各方友人之敦勸，始允幫忙，本人至是始覺安心。職位皆在交通界服務多年，此中國雖必皆詳知，但恐無一人曾經辦理公路交通，今後本公司各技術部門，自有各部處長為之指導，陳總經理願將其事，正如海國百川，必能因應咸宜，以臻至善。

當本人與復興談判時，適美國顧問建議設立新組織，此種組織，在我國尚屬首創，自無可諱言

，但美顧問之意，以為與其逐步推進，不如下一巨大決心，根本改善，必有成功之日。且根據以往經驗，舉辦事業，時受政局影響，進一步，退三步，致水無達到目的之日者，亦不乏其例，譬如制定憲法，在前清光緒年間，即着手研究，迄今仍未解決。本人對於美顧問之觀察，認為十分透澈，故此大下重大決心，採行新辦法。

當時中美政府任進行借款談判，美顧問華，負有重大使命。本人因以往外國顧問在我國服務，絕少成就，故特請潘司長用全部時間妥為招待。現在政府擬向美國進行第二次借款，美國政府態度，必將視顧問報告而為轉移，設如美顧問對交通部表示不滿，因而影響借款之前途，則交通部方面，誠難負此重責。本公司之計劃，大部係美顧問所定，故必決心試行，此次對安顧問赴昆，曾以冀在華權權服務三個月內，不及目睹本公司完全成立，表示遺憾，并談及本公司進行之遲緩。當時本人即答稱二個月之時間，未免過於短促，但無如何何渠回昆後，仍有兩助手在華，可隨時取報應報告，本人亦必以大部份之精力，推進本公司事務。故今後吾人用外國方式組織中國公司，雖未必一定適用，但今日之困難我能打破，即為他日事業成功之基礎。吾人既負此責任，即須早日起樹規模，以底於成。

最近滇越路被炸，進出口運輸發生重大困難，本人則此所預料，不幸而言中，設不從速為

部之調整，則必更受各方之責備。目前各組織內合併，并非盡屬本人個人之主張，緣政府於數月前，即有增設一集中管理運輸機關之意，當時本人即提出整個合併計劃，先從整理民運商運入手，漸漸加強其機構，各方皆認為有此必要，且對於本公司之設立期望極殷，故由政府一致通過，并轉呈最高國防會議備案，國民政府特許設立。最近第二次借款成功，徵聞美方曾有人表示，即二十萬之貨品，中國現時亦無法運出云云。故吾人尤應深自惕厲，以負此重大之任務。

按本公司成立之初，即有人詢問何以不用政府官廳形式，而用商辦形式？余即答稱中國銀行之所以成功，全因人非上不受政府規定限制之故，我國普通官廳，因主管人員時刻更換，一般工作人員，生活不安定，不能以比較長時間擔任一種事務，普通職員，因種種限制關係，不能展其所長。現在總經理各部長有用人全權，人之力量能充分發揮，則公司效能，自然亦可充分增加。本人亦不願擔任董事長，尤不願以交通部部長之地位兼任本公司董事長，嗣以各方之意見，余謂公司成立之初，對於人事合併必有糾紛，為協助總經理解決各項難題起見，不得已始允暫時擔任，惟盼經過相當時期後，另選他人擔任，以便逐漸進入純粹商業化之階段。本人在此一年間，自當盡力協助總經理，打破一切難關。本公司之股份，交通部方面，雖係官股性質

，但復興方面，則係半官半商性質，是以當時本人主張復興公司之董事必須多於交通部，其主要目的，仍不外使本公司純純粹之商業機關，本公司之股份，規定五十萬元，實為一最大組織，中國銀行最初資本，過一百二十萬元，民國九年始增為一千五百萬元，又三年始達二千五百萬元。如對本公司之資本，不知其為資本，實難繼續。時在今日，如以一千萬元為資本，即可完成一偉大事業，則本公司之資本，不過五千萬元，如辦事人員，能努力從事，必可成功。將來抗戰勝利，各省辦理交通事務，亦必以本公司為規模，譬如中國銀行，辦理著有成效，以後創立銀行，對規章表冊會計則例，皆向中行索取作參以考。

目下各種小難關，業已通過各部處人選及薪級標準，兩次規定，即一二月，創業初期時期之不安定現象，亦已逐漸改善，預料一兩月後，定可步入正常軌道。茲擬請諸位注意者兩點：其一，吾人既已在本公司担當工作，對於本公司之組織制度，必須絕對信仰，不可稍涉懷疑，不可存有失敗主義之思想，切勿誇位加倍努力，勇往直前，一心一德，共同奮鬥；其二，并盼將此意轉告全體同仁，如有對於工作與職位缺乏興趣者，將來公路其他機關發展之機會甚多，目前則切不可另作他圖，至少在一年之內，必須協助總經理，盡力扶植本公司之成立。至於各人本身之性情興趣，或於地方不適宜，或有人願入交通部

工作，凡皆此案中國人習氣，皆不要考慮，尤為上級人員，不可有此習氣。本人此次由海防回渝，沿途接見西南公路同仁，曾曉諭此旨，並切實告以對於本公司之態度，不可立此批評或觀望之地位，必須竭盡全力，盡其扶植之責任，實為今日所共應有之認識。

此外應請諸位注意者，尚有三點：其一，關於川桂復興之合併，以前各有材料廠礦車站等，均有財產清單目錄，雙方財產價值之估計，須從公辦理；其二，政府務必以全力協助公司，但公司財政原有既定計劃，在此外困難之時，所需物料，在在皆需外國，故應審慎研究如何力求簡節公帑；其三，關於本公司薪級問題，請轉告全體同仁，交通部對於本公司之職員，特別優待，仍承認公司之資歷，可以接續部資，並予以保障，盼各同仁均安心工作。

最後再談公司及各處辦公地點問題，公司駐在重慶，歷經董事會決定，已無疑義。至於各部處長，按美國問之意，應在各地派駐，不論辦公處擇定何地，而部處長皆不應常駐一地。故地點問題，關係甚少，惟目前因房屋缺乏，及以往重心在重慶之故，於是遂有就重慶貴陽二地間選擇討論之問題發生，同亦亦有主張昆明為中心地點者，但各有利弊，難於確定。現擬先將運輸部設於貴陽，其他兩部設於重慶，迨過一相當時期，再考慮合處辦公問題，並俟川滇完全通車及南寧方面形勢好轉，再決定全公司之工作重心。

郵政採用新式人事管理，已有四十多年的歷史，很著成效。郵政在創辦時，附設海關，因襲英國的文官制度。分設以後，至今仍保留着許多英國文官制度的痕跡。本文研究的，以現行的郵政人事制度為限。

我們提起「人事」兩字，往往有一種錯謬的觀念，以為先有人而後有事，其實恰相反，是先有事而後用人。所以人事管理的第一步工作，便是職務分析，(Job analysis)所謂職務分析，就是先托一個機關或公司內各部份職務，按照它的性質，加以分類。某種職務最繁，用人最多，某類職務最重，需要知識經驗俱富的充任。分析清楚後，再去找適當的人選。郵政的職務可以分作兩大類：一種是需要心力勞動的一種是需要體力勞動。勞心的稱為職員，勞力的稱為工役。在職員担任的事務中，除郵政總局局長和副局長由國民政府簡任外，其他的職務可以分成五種：

第一種是高級指揮職務。郵政總局各處處長，主任秘書，視察長，和各區管理局局長，都屬於這一類。郵局便選派郵務長充任這一類事務，郵務長額不足時，可以派次級人員署理。

第二種是高級助理指揮職務。郵政總局各處副處長，秘書，副視察，和管理局重要股長，一等甲級郵局局長……等都屬於這一類。郵局便選派副郵務長担任這類職務，缺額不足時，也可

以派次級人員署理。

第三種是中等管理職務。郵政總局各課課長，和重要課員，管理局次要股長，和重要組長，一等乙級和重要二等甲級郵局局長……等，屬於這一類。郵局選派甲等郵務員担任這類職務。

第四種是低級管理職務。郵政局課員，管理局次要組長，一等局襄辦，二等郵局局長……等屬於這一類，郵局派乙等郵務員担任。

第五種是佐理職務。郵政總局的繕寫打字職務管理局各組員，一二等局襄辦……等，屬於這一類。由郵務員担任，資深和成績優良的郵務員，也可酌署局長。工役的職務，也分為四類：

第一種，信差：投遞或收攬信件。

第二種，郵差：在早路負責運郵袋。

第三種，聽差：在局內送公文和幫助簡易工作。

第四種，力夫及其他：單體體力勞動和清潔工作。

郵政人事制度第一個特點，是因事設人，而不因人設事。從郵政總局起，到三等乙級郵局止，每一個郵局內員工的名額是限定的，未得郵政總局局長核准，任何郵局不能添用員工。而審核增減員工名額，又完全根據相關局員工職務分配表，和統計，如果統計上數目字即明業務沒有增加，事務沒有增繁，那末，請求添派員工是不會照准的。

科學的人事管理，異於舊式的用人方法，就在這一點上。新的人事管理，必須先有事務發生，再按事務的性質，選派適當的人担任，舊制是先決定要用某人，然後替他找一個合於他身分的名目，任用方法不同，自然結果迥異。因事設人的，用人得一人之力，被用人也可充分發揮他的能力。因人設事的，不是濫竽充數，職不得人。便是有才無用武之地，結果是公家虛糜公帛，一無所得。

在郵局內，許多二三等郵局祇有局長一人，信差一人。這此局長傳郵票，收發郵件，匯兌款項，草擬繕寫公文，管理銀錢，登計帳目，造報名冊，全靠一個人。許多舊式機關，身為局長的人，至少要用一名秘書，身為秘書的人，至少要用一位繕寫的書記。於是科長科員會計庶務，名目一大堆，好像不如此便不成一個機關的格局，也不足以表示局長的身份。但是如果果用人管理的方法仔細分析一下，認真筆記，是不是可以勝任呢？科長兼庶務，是不是可以照常辦公呢，少用兩名夫役，有沒有妨礙呢？如果每個機關仔細研究一下，分析下來，我想每年行政費必有一筆可觀的數目省下來。

不單是行政機關，就是公司商店工廠等，任用一個員工，必須先從事的方面研究，能併到因事設人，對於營業上一定有莫大的幫助。通常我們都以為「任用私人」是不對的，其實就人事管

備完備，可是人是活的，多方面的，單憑考試，總不能百分之百的精確。不過除了考試以外，再沒有別而更好更完善的方法，而且近代考試的方法日臻細密，考試結果，已經可以近於準確。在錄用以後如經過適當時期的試用，便不至發生流弊。

郵政人員考試條例規定之考試科目如左：

(一) 高級郵務員考試科目：

第一試：(估總分百分之四十) (第一試不及格不得與第二試) (甲) 國文；(論文及公文)

(乙) 總理遺教；(丙) 中外歷史；(丁) 中外地理；(戊) 憲法；(己) 外國文。

第二試：(估總分百分之四十) (第二試不及格不得與第三試) (甲) 民法概要；(乙) 經濟學；(丙) 貨幣及銀行論；(丁) 會計學；(戊)

(郵政法規)；(己) 郵政公約；(庚) 運輸學。

第三試：口試，就第二科目及個人經驗面談之。(估總分百分之二十)

(二) 初級郵務員考試科目：

第一試：國文；(論文及公文) (乙) 總理遺教；(丙) 外國文。

第二試：(甲) 中外歷史；(乙) 中外地理；(丙) 數學；(丁) 算術，代數，平面幾何；(戊) 法個經濟大意；(己) 節記；(己) 郵政法規。

第三試：口試，就第二科目及個人經驗面

談之。(三) 試分數百分率與前同)

(三) 郵務佐考試科目：

第一試：(估總分百分之八十) (甲) 國文；(乙) 三民主義；(丙) 簡易外國文；(丁) 本國史地；(戊) 算術；(己) 常識。

第二試：口試，就第一試科目及個人經驗面談之。(估總分百分之二十)

(四) 信差考試科目：

第一試：(百分之八十) (甲) 簡易國文；(乙) 簡易算術。

第二試：口試，就第一試科目及個人經驗面談之。(百分之二十)

郵政人員考試，辦理非常嚴格，不僅高級郵務員考試時，因為與高等考試同時舉行，一切入關，彌封，等手續，非常周密。就是信差考試，也是同樣的試卷彌封，關防，密，舞弊是不可能的。

試用

用考試方法甄別人才，不能說百分之百的精確，上文已經說過。為彌補這個缺陷，又有試用的辦法。所謂試用，就是正式任用以前，給他一個相當時期嘗試，嘗試結果滿意時再正式任命。

郵政人員試用的規定如下：甲等郵務員試用一年六個月；乙等郵務員試用一年；郵務佐試用一年，信差試用六個月；信差以下工役，不經試用選予任用。

試用期內，一個新進職員要經過十二種不同的實習工作。(本文暫用舊章) (一) 方局；(二) 在管理局窗口；(售郵票，接收掛號快信包裹等) (三) 收發郵件組；(四) 掛號郵件組；(五) 快遞郵件組；(六) 保險信兩組；(七) 包裹組；(八) 匯兌組；(九) 國際郵件組；(十) 特殊工作；(十一) 普通工作；(十二) 內地二三等郵局。

每組局實習二星期至二個月不等，實習期內，主管人員應隨時考察實習人員，工作成績如何，每一部份實習期滿由主管人員在規定的單式內加註分數，單式分十二項：(一) 奮到——十分，(二) 精確——十分，(三) 勤奮——十分，(四) 專心——十分，(五) 服從——十分，(六) 興趣——十分，(七) 智慧——十分，(八) 整潔——十分，(九) 修理——十分，(十) 迅速——十分，(十一) 一般印象——五十分，(十二) 工作速度——五十分

試用期滿時，合併各部份的分數總計，如認為滿意，即加正式任命。近年因考試方法進步，考取的人員試用不滿意的，幾已絕跡。(特級)

本刊第四期至第三十二期分額總目錄者，業已印就，專件裝製合訂本，用如承蒙者函索，即當寄奉。又第一期至第十三期總目錄，亦尚有存備案。

商船專校及民生機廠

川江一日

郭振幹 張兆英
高遠文 賈肇謙

天地是資本，到處皆學問，你能多拾取一分，這一分亦為你有。本部青年講習班成立以來，學員們求知的高漲心情，給黨到一個共通的飽和點，名角的充分發揮。二月十八日該班全體學員舉行第一次集團參觀，所參觀者為商船學校及民生機廠，前者為我國現時作育航運人才之唯一學府，後者又為現時方僅有之商船修造廠，二者發展如何，關係於戰後航業復興前途至鉅。各學員參觀所感，均有文字報告，見其見智，各抒心得。本文係特商請該班選刊刊登，藉誌鴻雪。聞該班對學員此次所作參觀報告，定有獎金辦法，以資鼓勵。所有各卷評選結果，業經本刊採錄本文為末，敬希讀者注意。

濃灰色的層雲，舒卷於恬靜的天空，太陽遮沒

得看不見了，微風吹在人的臉上已不似前兩天那樣
的料峭，有些溫和。在這樣一個早晨，八點鐘左右
，參加講習班的幹事學員和眷屬們，都已集中在部
裏的籃球場上聚齊了。誰也不願辜負了這大好時光
，因此早決定了趁着今日是禮拜天，開始我計劃

好的參觀——商船學校，民生機廠。大家都感覺今天的天氣是特
別適宜於旅行，面容上各自泛出了興奮的微笑。

一夥子乘着兩輛自備專車出發，九時許到達朝天門碼頭，已
經接洽好的 艘招商局小火輪，正向碼頭駛來，雖然只有幾分鐘
的等候，我們也正好藉此機會閒眺這從未曾到過的朝天碼頭。重
慶是個半島形的城市，夾在嘉陵江和長江的中間，已往只 地圖
上見到的，今天是實地跑到畫圖上來了。沙洲尖上的一片平民住
房，和一袋袋正在被搬運的慶新廠麵粉，都引起了我們很大的興
趣，——前者是社會層的一角，後者是目前各地鬧着的一件大問
題，恰值得我們注意。

船到了，八十餘顆輕鬆的心，魚貫地擠上了船，汽笛一聲，

浪花擁護着，進，經過嘉陵江和長江交匯的地方，淡綠和土黃
色 江水，劃出清楚的世界，涇渭分明。兩岸一列 列由青蔥
而轉蔚藍色的山峯，漸漸的從稀薄的霧裏出來，微風拂到水面
，輕波蕩漾着船身，斜倚在船板的我們，感到和坐搖籃一樣的舒
適 愉快，和着輪機軋軋聲的節奏，隨口哼出了幾曲輕快的洋歌
。江心驀地響出了一座狹長形半島的石山，好像是所天然的港灣
，許多船隻停泊在那裏，其中有一艘我國的軍艦，換上了土黃色
的戎裝，兀自顯得精神。

十一時到達江順輪旁，商船學校不平凡的校址
也就在這船上，宋校長已經在船上歡迎我們，我們
一個個扶梯直上三樓，走進大餐廳，這是商船
學校的辦公室，已經有種好座位和茶點在等我們
，大家坐下休息。我們的薛主任 致詞了：
「今天我們來到江順輪，本人有兩點感想：第一，

江順輪是我國最大江輪之一，值得我們參觀，現在商船學校就設
在這艘船上，造就我們的海軍預備人員，孕育我們未來的戰士。
第二，過去鐵道部由京漢漢，就是乘江順輪，今天再踏在這艘船

的甲板上，更足以鼓起我們打回南京的決心，」
語重心長，令人感奮。隨後請宋校長給我們講商
船專校的情形：

「本校前在吳淞，抗戰後停課，去年九月始
在滬復課，雖然月前才開學典禮，實際上我們
已上課三四個月了。學生多由各地陸續趕到，尚
在途中的亦不少。本校現分造船、輪機、和駕駛
三科，學生約八十人，以習造機者為最多，駕駛
次之，輪機最少。造船與輪機均係三年學科，一
年實習，駕駛科則學科與實習為兩年。將來希望
擴充到能容學生二百人，關於校舍方面，以由滬
遷淞，倉促復課，因為一時，找不到適當的校舍
，所以就利用這艘因水淺而停駛的江順輪作校址
，另在朝天門建築新校舍，歐美各國商船學校，
多有令學生隨船實習者，本校在江順輪上課，正
可仿效他們的辦法，也符合於理論與實際並重的
教育原則。本校的宗旨，在造就航海人材，為海
軍作一個預備訓練機關，因此對學生的體格極端
重視，入學時體格檢驗絕對從嚴，在校時對學生
的生活絕對軍事化，以奠定戰鬥生活的基礎。所
以教員中我們聘了四個海軍軍官，實行軍事管理
，和歐美的海軍預備學校的性質，相差不多。船
上的機器，可供給學生隨時參考，所缺者是實驗
室的設備。此外在調育上，極力養成學生服從的
習慣，以便將來他們學成後假如當了船主，就可
以身作則，使人家服從他的指揮。」

×……×
……×
……×
……×

當說話的時候，我們已經開始
吃菜點了，菜和揚子自然是口渴者
的最需要，茶和揚子自然是口渴者
的必需品。

×……×
……×
……×
……×

一個機關的組織，有如人身之骨
架，骨架之健全與否，影響人身之強弱，組織完
善與否，影響機關工作效率之優劣。商船學校之
組織，與一般學校相差無多可以說相當的完善。

學生年齡統計，以二十一歲者為最多，廿歲
及廿二歲者次之，廿三歲以上及廿四歲以下者較少
。學生籍貫統計以江蘇者為最多，遼魯贛三省最
多。序列如下：1. 蘇，2. 鄂，3. 川，浙，4. 粵，

5. 湘，6. 皖，7. 豫，閩，8. 遼，魯，贛。這種情形
是我們可以想像得到的，學生的籍貫，學校所在
地，和各地人民的習性有關，商船學校以前在吳
淞，招生的地點，僅限於上海，蘇籍學生自然會
多，鄂浙交通便利，故人亦不少，及遷來川，川
籍學生因之增加，其他各省或因交通限制，或因
人民習性相遠，應考人數既少，學生人數亦自少
。我們再就學生之年齡，身長等統計表觀之，

以高中畢業，身體健壯為最多，此點正合海軍預
備員的資格。昔我國海軍學校招生，應考者年齡
限十四歲以下，年齡較長富冒險性而好航海興趣
者，每多望洋興歎，現在商船學校可以補救此缺
點了。另外兩張統計表，告訴我們他們的教員，

×……×
……×
……×
……×

以福建人為多，教員的經歷以留美國者為最多，
英日次之，這大概是因為已在海軍歷史關係和國
人之冒險的傳統性格吧！

×……×
……×
……×
……×

出了大餐廳，甲板上就有繪圖
室，光線和設備都很好，不但可以
繪機械圖，還可以寫生。轉動上樓
到了學生宿舍，這就是以前船上的
房艙，整齊清潔。我們走進鍋
爐房，宋校長正在給參觀的同伴們
講解各種機械器，因為不懂得機械，除了感覺精
巧複雜外，沒有什麼興趣。在機械房的一角，一
位大副告訴我們：

「江順輪在一九二一年出現於揚子江上，是
上海耶松造船廠的出品，造價約百萬元，排水量
約四千噸，裝一兩部一千四百匹馬力的引擎，上
水平均速率每小時八至九哩，下水十二至四哩，
靜水十至十一哩，最高速率是十六哩。每日用煤
約三十噸，根據航政局的規定，可以載客四百人
，載貨一千八百噸。八一三抗戰之後，投身在保
衛大南京及大武漢的戰鬥裏，六十個避難者和他
們各個的行李箱籠，藉它英武的雄姿，出入烽烟
，庇護着安全地脫離險域。而今神龍似的潛伏在
平險的川江，又開始它新的神聖任務了。」

從機房出來，在甲板上遠瞻一羣學生駕着小
艇歸校，矯捷的身手，象徵着未來海軍戰士的光
輝。我們一行重新回到小水輪上，舉手揚巾，別
了！商船學校，別了！江順輪船！

× 塔影
× 燈影
× 似似
× 似似

我們的船讀向青草壩駛了，
回轉船頭的時候，稀薄的灰雲漸漸
散開，太陽直射在人們的身上，有
些發暖。江水被船划過，灑出一片
雪花似的水沫，發出一「刷刷」的聲
音。迎而時常遇到機輪吃飽了風的

帆船，很快的漂浮過我們的左右，岸上沙灘裏
一羣羣轉着腰駝着背的人，慢慢吞吞的背着磚向
前運送。空時而飛下幾隻鴉，啄食水面上漂
浮着的野食。兩岸層疊的參差不齊的樓房，攬着
幾株蒼老樹，映成佳處。更有那山頭上聳立的
一座寶塔，點出了塔影波光，越發逗動了人們欣
賞美景的情緒。

× 一座
× 飲露
× 飲露
× 酒綠

一點鐘時候，船到青草壩，岸
上民生機廠的創辦入盧次長已在合
笑相迎，先領我們到會客廳坐了一
會，隨即轉到餐廳，豐盛的酒席已
經擺設好了，大家也不用客套，分
別圍坐下來，在致歡迎詞的當中，

我們的食指就開始搖了。按照我們的旅行程序
，列有餘興一項，此刻便由沈幹事光示主持開始
，首先由楊天孫小姐唱了一曲洋歌，抑揚婉轉，
餘音繞梁，博得了全場的讚揚。接着就是趙元慶
君向太真外傳，一段搖板，歌來玉潤珠圓。薛主
任幹事隨後也被點將，唱了一段鬚生，十足的「
錦味兒」。以後又有張幹事孟令，任幹事顯翠，

薛主任幹事的笑話，逸趣橫生，笑得大家為之捧
腹。小朋友們的歌唱，蔡幹事令郎的演說，神氣
十足，尤為難得。本來大家就有點醉，一時酒落
歡腸，更吃得有了勁了，真是風捲殘雲，吃得杯盤
狼藉。

× 機廠
× 機廠
× 機廠

民生機廠創於民國十七年，
當時規模很小，廿七年改組之後，
始可以擴充，現在的資本已經有五
百萬元，每年經常費三十餘萬元，
全廠員工現有一千二百餘人，其
中

人二百餘人，此外尚有包工八百餘人，工作每日
八小時，工人加工最多三小時，晨遲至下午九時
下班。每月五日及二十日休假，星期日照常。作
，工人待遇平均每日一元五角，加工以每三小時
為單位，每單位加給七角五分，生計津貼按作工
時間之多寡，照所得薪工百分之二十計算。

員工生活與工作有直接的關係，廠內有
員工消費合作社，職工子弟學校，工人住宅，職
員住宅等設備。這些全部可以減輕員工之負擔所
以員工向生活向安適，我們曾問過廠裏的幾個工
人：「你們的生活怎樣？」得到的答覆是「還好
」。

民生公司現有船隻共一百廿二艘，而實際供
營業之用的不過五艘，經常在廠修理的約廿餘艘
。廠內工作分修理及製造兩項，修理工作又分大

修小修兩種，小修部分的修理，大修則全船各
部均須檢修，每年每船至少大修一次。各項修理
工作中，以修補損傷之船舵及推進器為多，原因
是川江水急，灘險極多，故碰撞觸礁事，時有
所遇。製造工作分機器製造及造船二項，廠內及
船上各種應用的機器，儘可能的自己製造，造船
工作則由唐家沱臨時工程處專任。現在設計圖樣
者，有一號至十六號十六艘船，其中已興工者為
一號至六號六艘，預計今年六月可先後試航，以
前曾造過小木船，加裝引擎，行駛合川一帶，成
績尚好。

該廠正興工建築船塢一所，計長八百三十尺
，上端建開墩和橋兩座，已告完成，其餘開門，
活動橋及船塢本身，正在進行中。待全部完工後
，一千噸以內之船隻，均可入塢修理，又塢底鋪
有鋼軌，將來擬加裝鋼軌支線，適船塢兩側，如
此第一隻船入塢卸送至塢旁後，隨即可放第二特
修船隻入塢，依次第三第四以至第十艘之多，可
同時入塢修理。——這是這個船塢的大特色。

其次，各廠內各部分，車工間，鉗工間可
稱完善，木工間正從事各種模型之製造，翻砂間
新屋正在建造，磚屋準備拆除，粉形零亂。紅爐
間所有紅爐一座，每日只可燒二噸，所以尚需添
置。電工間有二十五瓩發電機兩座，廠內電力係
重慶市電廠供給，常備備用，留防萬一。設
計股繪圖室設備很好，公事房除廠長室外，採各

建築中辦公廳，合乎所謂現代的 Office center，管理方面尚好。

然後到材料庫，庫內儲存材料極富，以鋼鐵爲最多，銅、鉛、錫均不少，按戰前價值估計，約值三百萬元。鋼板，鋼條，鋼角等，用於造船及機製製造及修理，鐵管用普通水管，銅之主要用途爲製推進螺旋，銅錫用於合金及各種鑄造工程，雖然裏面有許多材料，可是必需外來的材料接濟。據說庫內所存的材料，尙足供一年半之用。

廠裏的徐運長一直同我們跑來跑去，詳細替我們講解，最後還帶我們到江邊，這種熱忱是我們所應表感謝的。

小火輪上帆帆機聲又響，幾分鐘的工夫，到達了江邊輪旁，這船原名岳陽丸，是我們的俘虜品，我們順便買着徐勇去着這戰利品，由船舷直上到三樓，在大廳間休息。

即請船中主管人講解的歷史：

「七七事變後，因海局漸形緊張，江陰要塞奉令將江面封鎖，八月十一日，岳陽丸和人員九由揚駛過，同被阻於江陰，南京日本領事適在岳陽輪上，曾向我第一艦隊司令要求放行，當被拒絕，於次日駛回南京，將船交與我國外交部接管，船員離京，廿四日北方艦隊接收，廿九日招商局正式奉令接管，以後即用於補助我國軍運民

運，直至武漢緊急，始請准開來川江，計到渝船隻有江順，江新，江漢諸輪，大員輪改名爲江淵，已將輪性於黃石港。」

江浦係一九〇七年造成，迄今已三十二年，船長三百十尺，闊四十四尺，裝有一千三百匹馬力蒸氣機，排水量三千三百噸，平均速率一二、五哩至一三哩，每日用煤量約二十八至三十噸，如煤質不佳，則需五十噸。

於是我們又到各部份參觀，感到這船有新特別的地方，就是它的船位只有房艙比江順輪的設備好，並且有房艙大廳，這是日人迎合我國人的心理，知道我同胞中層階級的人都不願坐統艙，而又嫌官艙價昂，所以坐房艙的特別多。日人看透了這點，於是房艙設備特好，這機當然可以和別的船競爭，事雖至微，但日本人對我國人之用心，亦可概見了。

四時許，小火輪離江漢回駛，

我們站在船邊，風吹過，已經有些涼意，看着這在陽西下的江上雲霧，不覺微吟：「春來何處去何所，只見東風日又西。」啊！這快樂的一天，值得留戀。而一整天的奔波

彷彿有點疲倦，幾個人坐在船板上，大家談着今天的觀感，對於後方建設光明的前途，一致地感覺興奮，船很快的到了朝天門，一江烟霧，昇黃昏時候了。

講習班參觀報告評選揭曉

本部青年講習班二月十八日參觀商船學校及民生機噐，各學員參觀報告，業經先後呈報，該班爲增進學員探求新知，專寫作興趣起見，特將此次所繳報告，彙編評閱，擇最佳之前數名，酌贈獎金，以資鼓勵。茲將評選王沿津兩先生擔任評選，開結果計取甲等七卷，乙等十七卷，丙等八卷，成績大致優美。惟查列入甲等者，內有兩卷係數人出面合寫，按參觀報告原意，純爲學員表示心得，與觀察事物之能力，如數人合寫，殊難以鑒別，故該兩卷，得喪權利，已予取消，嗣後盼各學員對參觀報告，務宜各別真寫，以憑核閱。又該班爲願及學員寫作便利計，特規定參觀報告之綱目爲：(一)日期，(二)地點，(三)團體行動概況，(四)參觀經過，(五)參觀心得，(六)其他。如係按上項綱目簡略敘寫，亦屬可行，但仍望各學員盡量發揮其寫作才能云。茲將評選得獎各學員姓氏，探錄如下：

- | | | |
|-----|-----|--------|
| 第一名 | 辛南生 | 贈獎金三十元 |
| 第二名 | 嚴富文 | 贈獎金二十元 |
| 第三名 | 金敏甫 | 贈獎金十元 |
| | 趙元慶 | 贈獎金十元 |

特稿
稿件

訪問天津電話局長歸來

潤一

「蘆溝橋聖水的洗禮，使整個華北同胞，通過一個新時代的領域，似春蠶般變殼快的，他們新生的血與力，在敵人惡勢力圍的培育下，日見其沸騰而長大起來。」這是最近從魔窟中脫身而來的天津電話局長張子奇先生，對記者去訪問時講的一句話。

一陣簡短的接談，始終是安置在那麼一個熱情而肅穆的旋律上進行，雖然中間曾有數位不速之客的到來而中斷。



張子奇 張局長
是一位處世
奇明敏具有十
足血氣型的
中年人物。
影從他侃侃而
談的容止上

，相信他此次安然脫險來滬，決不是倖倖或偶然的一回事。

「談談我打頭裏說起吧，」張局長操純粹的天津方言，在回答記者的如何避過敵人嚴密的偵緝而脫身來滬的第一個問題時：「去年中秋夜節，本人忽有一直覺，以是日俗例人人都歸家度節

，日人，否將利用此時機有所舉動，俾逞其一網打盡的毒計？不謂此種懸揣，到第二天竟變成事實。

「爲了」一大早偕同內子出門散步的緣故，使大抵多數寓來押捕的敵憲兵和西捕獲了一個空，不能不歸功于幸運。事先因鑒于環境的惡化，預經接洽好三個遷避的住所，設計不可謂不週，乃因各居停怕事，臨時均遭婉拒。於是躑躅街頭，開始感受到有安難奔的痛楚。

「最難人難以設置的，是英工部局態度的忽趨輕弱，將精緻輝煌的外套，不惜自己卸棄一邊。」他呷了一口茶接說：「好容易後來找到一位美國人，接洽好在一家中暫避，但等於軟禁式的接受了除送伙食的外不准接見任何一人，及不得購閱各種報紙的相當苛刻的寄居條件。

「以租界中風聲那樣的緊，敵人搜查那樣的嚴，媚敵漢奸又那樣的的多，恐怕的狂狷型生活，持續至四個月之久。家庭方面又不允許通訊，而本人又拙於英語，一切須煩廚子做舌人，試想本人處境的困苦爲何如？」說到這兒忽作一反問口氣，以抑頓他的語調。「自秋徂冬，想盡方法，機會終於到來，得友人某君的匡助，在一往來

津滬間販售日籍的日人的掩護之……」

「那不成了日奸！……哈……哈……」記者不由截斷了他的話頭，一時室中空氣頗呈騷動，快意的訕笑，浮掛於各人嘴內。我們的張局長仍接續下去：

「爲防止被人識破起見，靠攝影技巧的成功，攝得一頓與本人像貌似是而非的照片，交由該日人代爲領取所謂商民旅行證，證云係極遠商人往上海處理債務者。即於廢曆年終，化裝冒險脫出重圍險隘，搭津浦車南下，繞道香港到滬。」

「事變後」，記者移轉到第二個談話中心：「敵人對於接收津滬局，必爲其有計劃的企圖之一，我同人一方面須堅壁立場，并發揮服務精神；一方面又須應付敵人的種種壓迫欺誑。此等不平凡的雙重事態，希望張局長能夠給我們一個簡明的報道。」

「很好」，朗朗的天津話續說下去：「兩年多來，敵人對話局千方百計，威逼利誘，綁架殺戮，無所不用其極。而他們所領到的，却永久是一顆整個中華民族偉大而不可動搖的鋼鐵的心。」

「廿七年的春天吧！敵人得駐津英領事的同意，由敵領事率同憲兵及特務機關人員來滬，聲勢兇惡，見面即以十分鐘考慮的時間，將電話局交出，否則決用武力接收，並糾以反抗「新政權」的罪名，很拘執使他們感到絕望的，是我們

一致地宣稱根本不知有「新政權」，惟有靜候武力解決的堅決的答覆。

「相繼而來的卑劣手段，是唆使浪人漢奸每天到處破壞線路。我們亦即隨毀隨修，相與周旋。漸漸敵人老羞成怒，竟對員工施用綁架暗殺行動，使一切工作不能進行，以便藉口接收。該時總工程師朱彭壽，即遭遭犧牲。所幸同人一心一德，團結鞏固，並不因暴力的威脅而忽略了自己應盡的職責，全體一律移住局內，緊壁清野，以效困獸之鬥，迫得敵人祇有轉變步驟去威脅租界當局。」

「某領事不合理的勸導，堪發一噱，我可以背誦出當時互相談話的語句：

「亦們政府力量，愈離愈遠，似不應冒偌大的危險再事抗拒。」

「正為我政府力量愈遠，始覺有抗拒之必要。」

「今日事實政府業已產生，為減除租界困難計，話局已到移交事實政府時期。」

「閣下若以領事資格提議，恕我認閣下此言為失態，若以私人友誼建議，則我勸閣下何不將租界移交日人，則區區話局問題，亦可附帶解決。再則現在我們的堅持，對我政府並無若何利益，所以如此者，純為便利中外人士之故。倘租界當局以話局為發誓，那末我們願起自動停業，機器兩運，員工兩

下，房屋封閉，煩請租界當局代為保管。」

「妥協傾向，終於助燃了壓迫的兇鋒。最後英法意三國領事及工部局，自動給我戈登路正式會談，婉辭勸誘，命我將話局自約交給戈登路正式會談各領事組織委員會共同管理。實則將作為轉讓與日人的地步。本人當答以電話局為我國有機關，沒有政府的命令，實無權力交與任何人。」此時軍局長強調其語氣：「各領事對我之強硬態度，屢次失望，於是協議密派巡捕將話局包圍，迫我離局。本人因事務所逼，不獲執行職權，不得已始將國防重要公文，攜帶離局。隨行召集主要員工，告以除由本人直接向各領事提出抗議，並呈部轉咨外交部向各大使交涉外，并囑令全體員工五六百人，即刻向各領事提出三項要求：

「(一)在各領事保管期內，非有我國政府命令，本局主權，不得任意移交第三者；

「(二)在各領事保管期內，本局一應財產，如無交部命令，任何人不得擅動；

「(三)在各領事保管期內，本局員工，如無交部命令，不能更動。

「上項要求，非得到確實保證，勿讓各領事離開話局，否則可全體停工，將機器破壞，房屋焚燬，一切均由本人負責。

「果然，各領事見眾志成城，祇能完全承認。所以直至今日，區區一個電話局：爭持幾及三載，敵人猶可望而不可接，不能如願接收。現在

局內主權行政，仍受中央的命令統一指揮。」他得意地笑了。

記者又問到當戰爭爆發時，該局曾否作有計劃的撤退準備，與當地其他部屬各機關如鐵路，郵局，電報局等，在行動上曾作何種的聯絡。

張局長答：「最初奉到命令，囑二十九軍共同撤退。然因軍情萬急，事實上不及撤退，本局地處租界，想情中一時似不至波及，擬暫抱觀望，以窺動靜，一面仍努力維持通訊業務。當時即根據此意電部請示，得覆准予相機應付。自此，即展開同人等的堅苦奮鬥的第一頁。至於當地部屬機關的聯絡問題，因事變倉卒，可惜沒能辦得到。」

從旁一些談話中，又得知天津電話局除總局及三局在英租界四局在義租界，現均照常營業外，二局五局六局因在中日地界，事變時二五兩局，即遭炸燬，六局因中環線炸燬，無形停頓，現入敵人掌握中。

記者又想到敵人對於搜查抗日份子，及抗日行動，甚至抗日思想，不肯放鬆一些些，電話用戶的日常通話，亦顯然有被引起注意的可能，不特時常發生種種麻煩或誤會之處；但聽了張局長的解答，才知道日人勢力圈內的電話網，與租界方面的並不接綫通話，純為兩個機構，敵人無法干涉，一直到現在。又英租界封鎖期間，義租界的電話，便發揮了莫大的效用，一切界內外商業

上買賣交易接洽，均靠它爲溝通的媒介。這也是當初租界當局一味要將電話局讓渡給日人時所始料不及的！

抗戰中一切惡劣現象的最後根源，完全由於否認和摒棄整個民族意識所致。我們的張局長，在滄海橫流中，獨能替自己寫下了光明的小史，使瘋狂自大的敵人，認識了中國人的不可侮。記者和他握別時，不禁對他表無限的崇敬。這兒再借他對記者所講的一段感想，寫在後面，以結束這一篇訪問記。

「此次首應感謝的，是部方切實正確的指示，使我們有所遵循，得以產生差強人意的結果。其間我們又可以領略到中國人特有的強韌氣質的超然偉大，每能於堅苦萬難的現實中，百折不撓，以抵抗一切惡勢力的侵襲。所以，在上者果能指揮有方，在下者果能奉行維護，即爲最好的甲利兵，以之作事，無事不成。以之奮敵，無敵不摧！」

代郵

蕭舜賦，郭衝中，張本謙，顧東成，范增仁，沈帥周，王博淵，廖普，張慶中，陳本玉，馮顯，張在暎，盧宗澄，葉栢，錢亞雨，王紹德，曹樹桐，周人和，胡柱，沈正華，華光德，姜仲光，馮樹光，金慶章，朱壽慶，張虎臣，王既舒，楊任庭，邱崇璠，諸君鑒：來函均悉，承索本刊，已飭自最近期起照會開地址按期寄奉矣。編者敬啟

第五次參政會議與交通建設

國民參政會第五次大會，於四月一日起，在重慶集會，會期十日，本部張部長於三日上午九時出席報告半年來之全國交通設施及建設情形，繼以詳詳。報告畢參政員曾琦等提出詢問案多件（詳後），由張部長即席口頭扼要答覆，動問者均感滿意。茲經探悉關於大會交通方面之決議及其意見等，彙誌如下：

議決

要案

此次議案中關係交通者共三件。
（一）參政員：劍鳴等二十四人提：爲發展全國公路起見，建議政府迅速規定全國應有之國道，省道，及縣道，並按其國省縣道之性質，劃分中央與省及地方之修築管理權責，分期實施，以利交通案。議決：送請政府參考。（二）參政員：錢端升等二十一人提：調整運輸機構，提高運輸效率，以利貨運，而平物價案。議決：通過。請本運輸管理一元化之原則繼續予以調整。（三）參政員：傅斯年等二十一人提：請電稽二年用之汽油，並購備汽車零件，以維持交通及軍運案。議決：修正通過。
大會對於四月三日本部張部長之交通報告意見如下：「查半年以來，交通方面工作，雖因歐戰爆發，南寧失守，以致交通上各種計劃，未能順利

大會意見

進行。然交通部在此困難環境中，仍能改善舊路，趕修新線，搶救物資，盡心運輸，而于新路辟之增闢，與後炸毀鐵路之搶修，尤能努力，以盡職責，其工作實有足多者。惟尚有下開各點，今後應切實注意。（一）過去運輸機構，頭緒紛歧，不僅有礙效率，而且異常耗費，實有調整必要，現在政府已有運輸體制之設立，此後當有顯著之進步，尚望根據管理一元化之原則，對車運運輸機構，繼續予以合理之調整。（二）各省運輸，仍多各自爲政，無密切之聯繫與合作，所收鐵路費，亦不一律，省際交通，頗感不便，應迅速予以改善。至於各省交界地方，公路治安，尙多不靖，應與軍事機關，各省當局，隨時聯繫，派員得力部隊巡邏查緝，以策行旅安全。（三）司機人員，時常禍端，紀律鬆弛，殊有加緊整頓必要。此後應注意訓練外，並應注意嚴格之管理與紀律之執行。（四）現在後方燃料，供應困難，此後應一面大量購貯，以應必需，一面將私人及公務員之使用車輛，予以嚴格限制，以節省燃料消耗。同時煤汽車之試驗，已者放效，應儘量提倡，如施用向上尙有困難，亦應全力研究解決，以期普遍推行。（五）滇越鐵路，我國政府方面所統制之車運，轉而時有商人行賄偷運情事，

應予偵查懲治。(六)滇緬路修築計劃，以住會一再變更，今後宜依據既定計劃，不可再有變動，俾該路如期築成。(七)過去半年中郵政匯兌，對吸收華僑匯款，及舉辦節約儲蓄，頗有成效，但仍嫌數目不鉅，此後應更加努力，期收宏效。(八)此外川江航務管理不良，應加緊切實整頓，公路客車辦理不善之處，亦應予以積極改良，此皆交通運輸當務之急，政府應一併注意及之。

詢問 案件

關於各參政員此次所提交通詢問案計有十二件。(一)參政員曾琦等五人詢問：關於交通機關，仍有西南運輸處，運輸司令部，中國運輸公司等組織，似覺過于龐雜，此等機關有無統轄之必要，是否概歸交通部管轄？請交通部長予以說明。(二)參政員陳石泉等八人詢問：估計公路運輸，卡車約有二萬輛，以每車每月平均駛三千公里計，按每加侖汽油平均可行車八、五公里，則每輛卡車每月共需汽油三百五十三加侖，二萬輛卡車即需汽油七百〇六萬加侖，假定每加侖汽油作價十元，則每月共需汽油費為七千〇六十萬元，全年為八萬四千七百二十萬元，實為一驚人數字。邇來汽油進口，日形困難，已有有車乏油之現象，物質運輸，大受影響，以致不遑求，物價昂昂，社會人心亦隨之不安矣。據最近確訊，有陸子冬先生，能燃用煤炭行駛汽車，業已研

究成功，創製煤氣代油爐，以行駛汽車，上月在渝公開展覽，當眾試驗時，交通部部長曾現往參觀，聞結果完滿，此事實無論在國防觀點上，與國民經濟立場上，誠為我抗戰途中解決液體燃料之重大貢獻，亦屬挽救當前公路運輸上重要困難之利器。未悉張部長對此觀感如何？如擬採用，其推行之劑及方式，有無障礙，請詳細答覆。(三)參政員王幼儒等三人詢問：川陝西南公路，常有翻車傷人之慘事，此由于路面不佳者半，由十員工疏忽者亦半，如司機者多染不良嗜好，開車漫不經心，以人命為兒戲，所以常常翻車，不知部長有所聞否，有無整頓之辦法？(四)

參政員王雲五等五人詢問：交通部近年對於公路之建築，已有顯著之成績，惟從前主管西南公路運輸之西南公路局，因車輛短缺，汽油不足，對於商運方面，補助無多，現既改組為中國運輸公司，業于一月一日成立，惟前運迄未開始，據稱尚在籌備。查西南公路運輸，關係貨物之疏通，至為重大。請問：(甲)該公司對於商貨之承運，何時可以開始？(乙)該公司對於車輛與汽油之供應，較西南公路局是否充足？(丙)該公司對於商運方面，是否益加便利？以上各點，請就其可能予以較具體之答覆。(五)參政員許德珩等五人詢問：近來汽車司機，道德敗壞，儼然成為抗戰時期社會「新貴」，交通部對此有否整頓之法？(六)參政員許德珩等五人詢問：近來川

江航政，日趨腐敗，其甚者，很少顧及人民生命安全，及旅行便利，影響後方治安甚大，交通部對此改善之策若何？請即軍答覆。(七)參政員錢端升等五人詢問：滇緬鐵路為抗戰中之交通要道，其重要性僅次于滇越鐵路，早為議者所共見，如交通部早定計劃，及早將毗連緬境之西段開工，則隨後鐵路材料，便可由緬入滇，不受滇越鐵路被炸之影響。乃交通部對於該路之建築，宣傳甚久，而對於東段西段，孰先一工問題，數

數變動，以致遷延時日，枉費事功，不知交通部于該路此後之進行作何計劃？(八)參政員姚仲良等三人詢問：閱行政院報告書「交通」項內載稱：「樂西路最近奉委座手令，限期趕建，已加緊積極進行，希望下半年可全線打通」云云。查該公路工程進行上所感困難尚多，就本席所知，以下述各點為最重大。(甲)生活指數日益增高，原定工價，已屬不敷。(乙)工程人員與辦理徵工之行政人員，(即縣長保甲等)未能密切連繫。(丙)西昌行轅委任的兩個「督修司令」，對徵調「夷工」，辦理甚不妥善。(丁)石工單數缺乏，包工制流弊尤大。上述四點，交通部諒已洞察，是否已設法改進？請張部長賜答。(九)參政員程希孟等五人詢問：查在我長期抗戰國策之下，西南國際交通，似嫌不夠，西北國際交通，亟有力求改進之必要。交通部對此事之策如何？請予說明。(十)參政員林虎等四人詢

