

# 抗戰與交通

（讀閱人同閱機各部本供專刊本）刊月半 期二十八第

## 疾風知勁草

國運轉外括抗戰時期，民族存亡，危亡堪即，其人民應該  
是滿頭流汗的吃苦者。但是志性慷慨的草呢？恐怕難五尺童子  
，亦將耐情於前一項的答覆。抗戰已有五個年頭，僅以全國公務  
人員而論，艱苦流離，在物質精神雙重沉淪的現實生活中，  
確已受有相當的苦悶與壓折，而此項生活上的困苦與壓折，事實  
上正是方興未艾，恰有待於一般意志堅定，具有百折不回勇氣的  
人們，揭直趨國難去受受。

我們知道當前國難，正是變成我們野蠻無敵的鐵錘與利斧  
。四年餘以來，我們英勇的抗戰，已使我們國家的地位，日趨重  
要，進而為世界列強之一，這決不是偶然的回事。我們能多忍  
一分困苦，國家即增加一分力量與榮譽，此種個人間暫時忍受的  
小小必經困苦，竟能換得國家百世無上的光榮，其代價果為何如  
？

物價上漲，是增加生活困苦的主要因素，但物價物價的上升  
，是有必然性無所難免的，同時亦非物價本身單獨的漲跌，戰爭  
改變了人民的全部經濟生活，一切決不能仍以平時目光變衡，更  
不能以物價局部問題而忽視了經濟生活之全面性，從前大餅油條  
，僅需極少錢分，今則非數斤不能購得，此非價值大餅油條本身  
價格之上漲，實一切經濟生活標準均行提高所致。例如平時一切  
經濟生活均不變動，而大餅油條之價格，忽騰貴十倍，一般貧民  
，勢必流為餓殍，戰時期不然，發生生活上最低水準，能自顧適應  
維持也。

現時公務人員的寫字增加收入，使生活與消費費驟得調整，決  
非分外的干求。政府方面亦會一再使公務員的生活消費，儘量  
減低，并一再補助其收入，最近又有平價日用品的供應調查計  
劃，對於公務員子女繁多，家庭重負者，去年底也有每一機關保

### 本期要目

- 六年來之交通行政
- 中印交通問題
- 金沙江通統現狀
- 川康公路工程
- 增闢藏緬郵區之建議
- 電信人員的訓練
- 職位分類制
- 學季小會
- 讀明史陳善偉
- 天山南路旁勇闢國際線之建議

### 增闢藏緬郵區之建議

電信人員的訓練  
職位分類制  
學季小會  
讀明史陳善偉  
天山南路旁勇闢國際線之建議

- 公博
- 朱步瀾
- 萬瑞
- 陸傳康
- 王自強
- 王啟春
- 黃季華
- 楊雲龍
- 張君約
- 馮宏殿

舉五人優給予元的辦法，雖不能普遍普及，但在在是足以說明政府  
對於郵政公務人員生活照顧的一點，確正在日夕籌畫中。

「富貴於我如浮雲」，切莫眼紅旁人的生活優裕，前已言之  
，在戰時根本就不允許有享樂的存在，要知他人生活優裕而吾面  
，即隱憂着欺詐卑劣的醜態面目，表面上的享受，終敵不住內  
心的譴責與嘲笑，世上除了人格操守以外，別無更可靠的東西。  
有不少人因為忽視了人格操守而終至失敗，在卑鄙中竟充滿了那  
些妄想用人格操守以外的方法，心勞日拙地以謀求得便宜的墮入

最近各機關中不乏勤儉份子，或有利用公款與職位，不修以  
身試法，發生舞弊的行徑，誠屬不事，結果難逃法網，是為一般  
意志不堅者之股掌。迫至全備公務員中容容之馬，在平時其劣  
性，或不易為人所發現，迨至非常時期，不啻乘過一盞濃底的調  
羹，野狐學竟露尾，終歸淘汰，所謂「疾風知勁草」，倖不歸也  
。吾人於此，尤宜謹慎戒備，潔身奉公守法，出污泥而不染，堅  
定意志，他人畏縮，自己還是堅持，他人後退，自己還是向前，  
眼前即使沒有光明與希望，自己還是努力奮鬥，終必有苦盡甘來  
之一日。同時並激厲革除自今一般公務人員遇事推諉，遷延，苟  
且的惡習，而易以勇於負責，迅速，與認真！

（讀閱人同閱機各部本供專刊本）刊月半 期二十八第



# 六年來之交通行政

公權

——部長三月二十三日在中央紀念週報告——

馮國璋一服務社會事業之人，毫無行政經驗，民國二十四年底承繼職，加入行政院，當時所以敢貿然擔任者，無非擬以事業組織，試驗於行政機構，並擬以數十年在進行與國際銀團關係，為鐵路財政謀一出路，促進新路建設，完成先總理十萬英里鐵路之宏願。及到部以後，先從整理舊路財政着手，人事方面，禁各路添用新人，充員還調至新路，俾各路人員不致虛浮，會計方面，規定各路支出限度，逐漸增加盈餘，材料方面，設立材料總庫，掃除虛糜，預定第二年各路盈餘，逐漸增加，可有餘力償還債務，故一面即與各國商整理債務，凡發行債票之債務七八萬萬元，皆一律整理，債票價值上漲，鐵路財政信用，從此恢復，同時將債務利息減低，為國家省二萬萬三千餘萬元。至新路建設，着手於提前完成粵漢路，展築隨海爭寶雞，展築浙贛至株州，同時計劃建築湘黔鐵路，即接濟贛，以期完成長江以南之東西大幹線，並建築成渝鐵路，以完成西部南北幹線，京贛貴漢至梅縣，以完成沿海南北幹線，呈准總裁撥於五年之內，修築新路八千五百里。即每年造一千七百里，各國債權者因舊債整理，均願調借給新債，於

一年內借到五萬萬四千萬，六千四百公里之材料，已有着落，不料各項計劃進行之際，戰事發生，一切均告停頓，遂集中於辦理軍運，上承領袖指導，下得員工努力，自開戰至武漢撤退止，共運入一千一百萬名，貨物二百八十萬噸，幸員工用命，軍事方面密切聯繫合作，鐵路行車不致轟炸而中斷，亦未發生重大事故，各路機關車輛一律後撤，勉強完成使命。及二十七年一月，以政府機構改組，交際兩部合併，當時職以今後抗戰期間，軍事在爭取時效，不能照常辦理軍運方法，按部就班進行，職於籌款軍各方資格極淺，深恐不能應付，會懇請解除職務，未得見允，此時鐵路大部淪陷，不得已繼續承乏，一面積極運送存料，收奪淪陷各路員工，一面亟亟搶修公路，並佈置西南北電信網，盡西南北交通，本不發達，亟須添築公路，西南電政業務落伍，若欲使重慶與各抗戰區通信通話，必須大事擴充，公路分改善舊路，與建築新路，二者同時並進，改善路線之主要者，先着重於西南公路，即以貴陽為中心，東接長沙，南達柳州，西訖昆明，北至重慶，計二千五百七十五公里，次着手西北公路，以蘭州為中心，甘肅至新疆，西安至蘭

州，成都至寶雞甘肅至瀋陽，聯派至石鋪，計五千公里，此外有湘粵公路，雲廣公路，粵贛公路，西安至信陽公路，漢口至宜昌公路，共三千四百九十九公里，共為一萬餘公里。建築之新路主要者，為滇緬公路川滇公路，樂西公路，四祥公路，河岳公路，計三千三百二十四公里。次要者為滇白安公路，天水至寶石鋪公路，寶雞至連綿公路，內江至樂山公路，最尤至麗町公路，滇越路一千六百五拾一公里，共約五千里。因本部接收西南各省幹線時，經費周折，深恐一旦復員，各省路政恢復舊觀，亟盼於戰時確定基礎，戰後同時成立西南西北兩公路管理處，仿照各國之國道制度，一面維持路工，一面管理行車，成立國道制度。有錢電報方面，增加報線與整理舊線同時並進，計已達三萬八千公里，正在架設中者，尚有九千六百公里，共四萬七千六百公里，補足淪陷之四萬六千公里，向多一千六百公里。有線報話方面，新增路線二萬三千三百公里，架設中者八千六百公里，共三萬一千九百公里，較之淪陷路線二萬四千里，尚多七千餘公里。新增電報電話線路中，專為補助軍事通信者，有二萬公里，計報話線在西南各省添設者約一萬七千二百公里，計四川境內六千五百公里，西南境內四千里，貴州境內一千六百公里，廣西境內五千一百公里，無線電方面添設大電台十一區，中小電台台，二百四十八處，國際無線電報與世界各重要都市均可通報。

鐵路方面，仍于籌辦法之中積極進行。湘桂路自新開通至柳州以西之來賓，計長六百零五公里，若湖南無事，早已全路通至鎮南關，黔桂路已通至金城江一百六十公里。欽昆路以材料不能輸入，祇通至曲靖，計一百六十公里。粵海路陸續建成陽至同官支線一百四十公里，共鋪軌一千零六十五公里。所有路軌橋梁材料，均從舊路拆卸而來。

水運部份，一面將漢口撤出之輪船，擇其可改行川江者，督促各公司修改，合於川江之用，並為各公司担保借款，助其修理舊船，增添新船，現民營各公司有輪船一百二十六艘，合三萬噸。一面添造木船一千九百二十八艘，合二萬餘噸。又協助各公司添造汽火輪船，於各江內設棧站五十四處，便利民船之上駛。

郵政方面，後方增設郵局一萬四千二百處，郵局員工較前增加一萬八千餘人，郵路較前增加四萬九千餘公里。

航空方面，添開國際航線，如香港、河內、仰光、蘇俄等，國內亦盡量增加線路，以在二年中發展添購飛機，現計航行里程為一萬二千餘公里，較之戰前一萬三千餘公里，相差不多。

籌運自二十九年開始起，迄今有線路四十餘條，達二萬八千餘公里，飛機數量約九萬八千噸，以往三年因海口尚未完全封鎖，而物價工價尚未過漲，故餘餉能略有進展，及最近物價工價狂漲，太平洋戰爭發生，一切計劃均須變更，不得不又隨一籌設段。本年度工計計畫，在鐵路方面原定滇緬公路完成自昆至祥雲一段，照目前工程進展，原可如期完工，唯近以新加坡失守，仰光告急，材料恐難如期運到，有主張停止者，英美參謀團有主張改為公路者，一俟緬甸肅清，當可決定方針，黔桂路以鋼鐵有着，仍照計劃進行，於年底通至都勻，貴天路亦照計劃進行，擬定於明年底完成。

公路方面，現在最緊要者為中印公路，原注東北線，少兼西線，惟滇緬鐵路為礙所阻，不能前進，因先測西線，業已完竣，其餘自西昌經中甸至列多，計長一千四百六十公里，業已奉總裁核定，即經南線，交與滇緬鐵路發辦。惟目下形勢急迫，不及等候全線完成，因由何總長與英美參謀團協商，決定先將南線段在印緬界中自列多至葡萄，先行建築，並由葡萄經南渡接至支那，中國方面由龍陵築一線經越接緬甸，與密支那相接，全長九百十八公里，已得印緬政府同意，現決定於月底在密支那中印緬三方開會決定進行，希望年底完成。若仰光切斷，滇緬史無英方現在當地亞鐵路南方一公路通至伊姆法爾，由此展築至卡勒瓦萊一公路，由此有路可通至孟德爾，至卡勒瓦萊，最近英方并曾何總長，擬將此項公路伸築一段與印度之布拉馬普連河。航空方面應予注意，現已決定開辦密支那或臘戌雲南驛航線，密支那飛機已可應用，密支那機抵三月底可完成，現專候飛機，美方原允在

租借法案中給予三十五架，約定二三月內交十架，太平洋戰爭發生後，飛機需要緊急，未有確定交貨消息，宋委員來電云，必有希望，想以各廠忙於造軍用機，故民用飛機輸出量不多，未能迅速交貨，最近稍有消息，可分給七八架，現已派機師赴美坐催。

電話方面，現集中完成滇緬公路通緬甸電綫，及通平理邊邊之線，以來源困難，擬將現有之線擇而使用，以備補充修復之用。商與荷印澳洲印度開闢直達線路，并增加美國線路，使民主國家之通訊得益甚切。

籌運方面，除維持原有線路外，並予以加強，鑒於運輸工具無論板車大車，提倡改良，使其堅固，切合實用。

次於交通人事方面，擬加以報告，年來建築新路，網羅全國技術人才，現有各級技術人員約二千二百餘人，技術人員之中，原有新舊不同之觀念，舊者著重標準，新者求其速成，自抗戰以來，為適合戰爭標準起見，已能做此融合一井能發明許多新技術，試用外國材料，如製鋼軌鋼橋，等於將來建築新路，大有裨益。舊路方面，因收奪淪陷各路員工八千餘人，故知粵桂瓊海等路，不免尚有冗員，然為將來復員起見，不能不多備人才，現鐵路員工共有一萬五千人左右。

電政方面戰前約一萬七千餘人。嗣經陸續補充新進人員一萬二千餘人，現共有二萬九千餘人，抗戰以前各省電政，大都各自為政，尤

租界法案中給予三十五架，約定二三月內交十架，太平洋戰爭發生後，飛機需要緊急，未有確定交貨消息，宋委員來電云，必有希望，想以各廠忙於造軍用機，故民用飛機輸出量不多，未能迅速交貨，最近稍有消息，可分給七八架，現已派機師赴美坐催。

以西南焉甚，政益風電信不能有現代性，全體性之人事與組織，抗戰以後，各項電信設備，一時不及補充，必須依賴人力而不能大事更張，乃因上下來攻方法，即在電局之上，設立臨時派員，負技術指導之責，下級方面於本部及各區設立訓練所，訓練新進人員，使舊有人員，逐漸同化，近收效與。

郵政方面，戰前共有郵政職員二萬八千零八人，戰後補充新進人員一萬一千三百九十一人，現共郵政職員三萬九千三百九十九人，郵政人事制度由海關稅花，若僅遵照舊制，不至有所參差，故本館始終尊重之。四年以來，局長未曾更動，因之全體人員可以安心供職，只須安心即可提高效能。

以上三種人員，數額既多，而大部寫中下級職員，例如郵政員工薪水在五十元以下者，佔全體百分之七十，而低級之中，就以新進者為多，起薪不過三四十元，電政則以財政困難，被郵政為低，起薪不過三三十元，五十元以不者，佔百分之七十左右，鐵路方面工人佔大多數，故最重要者為待遇問題，本部連年隨時調整各部門待遇，實以各部門員工工作平仄，但求安守守已，無須特別表現，但能生活安定，即可安心服務，不至見異思遷，亦不至受外界波動。

航空方面，中國總司及機械員漸漸造就，信以飛揚不多，尚不能大量造就。  
財務方面，各路電郵均求自給，鐵路方面

自抗戰迄今，於二十八年及二十九年，曾調發各一次，去年以籌募救支不敷價值，曾加價三次，客運自前之每公里一分五增至七分五，約合五倍，貨運自前之每公里一分八增至一角零八，約合六倍。電報於二十八年及三十年各加價一次，去年度自三月一日實行，第三次加價，如是較前約增六倍，郵政共加價二次，二十九年自五分加至八分，三十年十一月自八分加至一角六分，較前增至三倍餘，惟鐵路方面，以煤價高漲，軍運減半，照目前運費，只能勉強維持，電政方面，自三月加價後，再加以軍運不收，本館可收支相抵，惟自香港上海電報不通，收入減少一千餘萬元，此為虧損之數，郵政財政勉可相抵。

綜結交通各部門業務以中下級人員較多，且門類又較複雜，督假管理，殊感不易，年來本部處理方針第一抱定在「軍事第一」最高目標之下，一切設備，無不以適應軍事需要為前提。因之對社會服務，不免有顧此失彼之虞。

第二、確認為交通為專門事業，必須隨時力求技術上不斷之進步，故於各級技術人員，無不竭力注意多方羅致，一方面在維繫人才於後方，不致驟入歧途，同時亦在為事擇人，使交通各部門事業，得以漸漸趨專門化，技術化，惟專門人員往往缺乏管理組織能力往往於人事方面，不能應付得當，經濟方面，不能善於調度，管理方面有時不免鬆懈。

第三、慎選主管人員，改善員工生活中裝

成員工對政府與黨之信仰，交通各部門員工之中才以下，由人較衆多，知識程度不高，深穩主義精神，不易易，慎有主管人員應嚴加勸導，使以身作則，對於員工生活，於以時時注意，則對於政府及黨之愛戴信仰，自然增加，惟人才難得，尤其技術與管理二者其備者難得。

第四、確認為交通事業為社會公用事業，故雖在軍事停戰時期，亦須懸此目標，盡力策勵，社會民衆之需要，因之對於各部門人事，力求安定，不輕易變動，唯內部能不分畛域，通力合作，斯對外能充分發揮服務之精神，而逐漸養成社會公用事業之制度，但因人事力求安定之結果，不免各人習於苟安，不易刷新，尤以交通事業人員較多，各人工作又多大而小異，不求有功，但求無過，以致缺乏競爭心理，不易信實必罰，此固為各國人事較為安定之公用事業的共有之現象。

本部現正試辦工作輪流制度，希望於安定人事之中，更能促進效能之增高與事業之進步。  
總之，交通事業無論在戰時或平時，與國防經濟息息相關，交通事業之健全發展，乃建基於交通員工的精神之下。欲健全員工精神，必先健全員工生活，尤其對於中下級之多數員工，必須隨時注意，力求其生活之安定。以往本部除竭力策進新生活運動，及員工消費合作外，於待遇方面，尤隨時研究，俾能適合

極狀，妥為調劑，良以良工生活安定之後，如以主管方面良好之指導，必能增進其對於事業之興趣與愛護之信仰，因此種興趣與信仰之增進，從而加深其對於政府及企業之信仰，又當為自然之結果也。

唯今後最困難者：(一)各地物價日漲，雇工之待遇不隨之增進，各地待遇之改善要求無日無之，尤以下級人員，紛紛向收入較多處謀事(二)工價日漲，如戰前各鐵路土方單價不過一角三分至二角，礮石方不過二角五分至七角五分，礮石不過六角至一元三角現在各鐵路土方工單價為四元五角，漲三十四倍，僱工十元左右，漲七十七倍，礮石每方五十五元至六十元，較戰前相差六十倍，礮石每方二十五倍建築費異常龐大，且預算無法正確。(三)材料缺乏，交通工具材料，十九仰給國外，以往四年，因庫存材料及各路搶出之料，約以三十餘萬噸，現已陸續用完，祇剩五萬餘噸，此後來源不易，往往缺一小件，即全機不能使用，故今後工作，在本部同人雖十分勉力，恐難如大衆之期望。嘉慶戰難精銳，刻不自安，此後必須以精神物力之不足，自知行政才力缺乏，深恐就誤，故於九中全會前一再請求總裁，另選賢能，終不見允，唯有服從命令，但自知前途困難重重，唯有懇求各先進予以指導，各同志予以鼓勵，俾自身不至萎靡，且益加奮勉，以免頹廢，幸甚！幸甚！



## 中印交通問題

袁夢鴻

中印兩國，地大人衆，互相毗連，各有其悠久之文化歷史，惟二者之間，迄無近代交通，以加強彼此間之聯繫，未免遺憾。適此A B C D並肩作戰，爭取勝利之過程中，中印交通問題之重要，與時俱增，加以新加坡淪陷，仰光封鎖，而中印間陸路交通之閉塞，不特為我國重要物資運送之必需要道，抑亦中印軍事聯絡所不可或缺。故國人對此路之關切亦日深，茲就觀察所及，略陳管見。

### 一，中印間往昔之交通路綫

我國文化發源於黃河流域，至於南方則發軔較晚，且有多處視為瘴癘之區，人跡鮮到，印度文化則發源於恆河流域，為佛教之產生地，故中古時代，中印交通，係由我國長安，經蘭州、涼州、甘肅、肅州、安西、敦煌、出玉門關，經羅布路爾湖、羌、且末、於闐和闐、趙小帕米爾高原，而達印度。綫路有四千公里之長，且所經大戈壁，及海拔五千公尺之帕米爾高原，均為不易跋涉之地段，故僅為少數虔誠之佛教徒，及謀重利之行商所採取。嗣後西亞繼續開化，而印度又發展至東部，於是中印交通，又從蘭州改經西寧、都蘭寺，至拉薩，江孜，而入印度。此綫雖較略短，但青柯之草原，西藏之高寒，均足使行人裹足，後來中國南方逐漸發展，通印之起點，遂由西安移至成都。由此至康定後，分南北兩路，北路經道孚、甘孜、德格、至昌都，南線經雅江、理化、新教、巴安、寧靜，而達昌都，再經太昭、拉

### 二，中印間關築公路路綫之測勘

抗戰事起，沿海港口相繼淪陷，法屬越南又復閉關，於是唯一國際通海之滇緬公路，亦受脅威，政府為求南綫總計，遂有中印公路修築之議，原計劃分南北兩線，北線起自康定，經雅江、理化、義敦、巴安、薩井、門工、察隅，而接印度鐵路之塞地亞。南線以西昌為起點，經鹽源、永寧、中旬、阿墩子，而接北線之門工。仍以塞地亞為終點。兩線所經，多屬高寒地帶，人煙稀少，不產米糧，幾經研究，認為適宜修以摩托車路，南線工人糧食方面，均較北線為優，故決採用南線

，鑒於去年春間，組隊自西昌出發，助至中甸後，分南北兩隊，北隊經阿教子進入藏境時，因種種障礙，止於怒江邊，未克前進。南隊助勝其宗，惟獲限駁，葡萄，而達印度另一鐵路終點之列多。中印所測勘之任命、租借完成，計該線共長一四六〇公里，沿線跨越重山峻嶺，巨谷深川，工程極為艱鉅，其由西昌起，沿南線至列多，所跨大川有安寧河，寬一五〇公尺，勢擊江寬一二〇公尺，無量河一〇〇公尺，金沙江一七零公尺，瀾滄江一六〇公尺，怒江一六〇公尺，龍龍河一二〇公尺。另有狄子江，狄不動江，搭馬汪河，駝洛江，均寬約一百公尺，所翻越之高山，計有磨盤山，海拔二五〇〇公尺，連峯嶺三三〇〇公尺，白牛山三四〇〇公尺，狗頭洞隘口三四〇〇公尺，野馬梁子三七三〇公尺，納姑梁子三七六〇公尺，半廠隘口四〇〇公尺，大雪山山脈之備天閣隘口二九〇〇公尺，怒山山脈之額千里隘口三六〇〇公尺，高黎貢山之葉莉王隘口三七〇〇公尺，龍英枯山二〇〇〇公尺，伯木塔布山一九〇〇公尺，野人山脈離隘口二五〇〇公尺，統計全線可分三大段，由西昌至中甸，長約五百公里，爲山嶺區域，工程已極困難。由中甸至騰越，計四百公里，爲橫斷山脈區域，工程尤極艱險，其山川起伏，高差每達二千五百公尺，山峯每年積雪數月，更爲交通及工作之絕大障礙。由騰越至列多，長約五百六十公里，爲森林區域，樹木茂密，夏季雨量甚多

，瘴氣極盛，惟中甸起，較低，工程較易，但沿線人烟稀少，金、銅等至列多一段，所經野人山脈尤甚，測勘隊所經野人山一段，凡歷二十四日，始無人煙，測勘隊前進，備極困難，勘測隊員工減至六人，而資費盡，竟需一百八十三人之多，其困難難，誠可想見。而此種缺乏糧食情形，中印公路沿線，大部相同，故此線之修築，工程已極困難，加之工人糧食兩缺，倘欲於兩年以內，趨築完成，深恐未易辦到。

### 三、中印間公路路線之重

#### 新檢討

自新加坡失守，仰光封鎖，中印交通，亟須短期打通，爲爭取時間，打通安全國際路線計，中印交通有重新檢討之必要，蓋前此發動修築中印公路之時，因滇緬公路受敵在安南之威脅，故擬由西昌爲起點，取道與滇緬公路相距四百公里之山嶺地帶，冀避免敵入軍事之直接威脅，但目前之威脅，不在國境之滇緬公路，而在緬甸南部，故吾人可避難就易，先修所助中印公路四段，計自印度度鐵路終點之列多，至緬北之葡萄，再向南改善現有之驛道及公路，而接通至緬北鐵路終點之密支那，另由密支那修一公路，經騰越接滇緬公路之體段，如是則避難就易，輕而易舉，短期之內，可望完成，同時改善下關至麗江之公路，並沿金沙江西岸，展築至中甸附近之其宗，以接所勘之中印

路，俟戰事趨密支那，葡萄，列多一線，趨築完成後，即由山葡萄展築至其宗，完成中印路之中段，則萬一密支那亦將感受威脅，安全之國際路線，可改由葡萄經其宗，而至滇緬公路之下關。第三步，再由其宗展築至西昌，則昆明及瀾滄公路，縱受威脅，亦不致受其影響，如是先應急要，滇東安會，逐步推進，自較輕而易舉，又查密支那至列多，尙可取道孫拱，及戶拱而達列多，此線路程較短，工程較易，人煙亦較稠，自能在較短期內，修築完成，自臨工建築方面言，自麗經由葡萄一線爲穩，惟密支那一且受威脅，則此線將完全失其效用，不若葡萄一線較有伸縮性之爲合宜也。

現在津上連列多密支那間設一線外，尙有由印度經化 Imphi, 經卡里那, Kalora, 至瓦城 Mandalay 一線，係由英政府興工修築，短期即可通車，但就目前軍事情形而論，瓦城是否應防守，一時未敢斷言，是此線以備作爲救急之路，或恐遲期持久也。

### 四、中印間最安全路線之

#### 商榷

現在建築之中印交通路線，均係按印度東部，利用孟加拉灣之吉大港，及加爾各答爲港口，在孟加拉灣各港口被封鎖後，雖可利用孟買港爲轉運，但萬一敵人在孟加拉灣之北岸登陸，則從加爾各答至西藏高原之線，係假

與布汝馬普姆拉河之三角洲地帶，祇有五百  
 公里深廣之平原，易受機械化部隊攻擊，而印  
 度東西部份之隔斷，頗屬可慮。如是將邊之中  
 印交通路線，仍將失其效用，此舉恐犯入之憂  
 ，然亦恐非絕不可能之事，故吾人不能不考慮  
 一步之準備，管見所及，以為往官中印間之交  
 通路線，實有足資吾人參考者，苟吾人在西北  
 公路之安西，經敦煌，燉光，且末於閩，和闐  
 ，翻小柏米，至高厚後，即可達印度西部之鐵路  
 ，則可利便喀喇西 Karakoram 爲港口，此線由  
 安西至和闐一段，係經天山南路大戈壁之南，  
 工程並不困難，惟翻越帕米爾高原一段，須降  
 越海拔四七〇〇公尺之隘口，工程亦極困難耳  
 。此線由印度鐵路至西安，長約四千公里，而  
 普通二噸半至三噸卡車，全載汽油，不過八百  
 加侖左右，若以每加侖汽油行駛十公里計算，  
 則全車所載燃料，祇足供八千公里路程之需用  
 ，是卡車專載油料來回一次，已經甲盡，既無  
 餘力，足駛他物，似無考慮價值。但甘肅之玉  
 門，敦煌，一季盛產石油，已見成效，如是則  
 卡車全行程需之油料，祇須備極小部份便可足  
 用，蓋西安，玉門一段，可由玉門供給汽油，  
 而同時尚可利用回空車載，將汽油運至和闐，  
 沿線分設油站，以供給進口載重車載之所需。  
 故此線雖屬遙遠，倘能集玉門油礦同時積極起  
 辦，則不特抗戰利便，且對新疆問題，亦不難  
 積極作進一步之解決也。



# 金沙江通航現狀

萬 琮

金沙江長江上游，發源巴  
 水... 順略喇山，由西康流入雲南境，  
 概況... 經巴安(中甸)金沙江(永勝縣)  
 \*... 拉鉢(永仁縣屬)曲折北向，過蒙姑(會  
 澤縣屬)巧家黃坪(永善縣屬)當波入屏山嶺  
 之石角營蠻夷司，經屏山縣城後，達宜賓縣，  
 與北來之順江會注長江，計自江源至此，長達  
 三、八〇〇公里，由永勝縣之金沙江起，至宜  
 賓間平均水深二〇至二八公尺，枯水期最淺處  
 在一公尺以上，河幅由二五〇至四〇〇公尺之  
 間，最窄處如槽材口，爲三八公尺，平均流速  
 由一、七五至二秒公尺，洪水位由三、至三〇  
 七秒公尺，平均流量自七〇〇至一、〇〇〇秒立  
 方公尺，中洪水位由五〇〇至二〇、〇〇〇  
 秒立方公尺，計有懸崖約四百餘處，以銀廠、  
 雙龍、棉花灣、棉沙灣、新廠、灣灣、洞江、  
 石板、大洞、雙龍、陸營溝、撒水壩、寸腰等  
 一三灣爲最險，平均灘上落差由，至二〇公尺  
 不等，其餘各灘比較次者，稍加整理，即無礙  
 於航行。

曾在會澤及黃坪以下，曾有運糧船航行宜賓之  
 事，但須經過「滾乾管」「拾乾船」「吊神船」  
 一種種過關方法，戰事既起，費時耗事，利便  
 到達目的地，即有下流上，難言問空之利用。  
 豐夷司至宜賓間，通行五至二〇噸之木船  
 舟楫，往來修年無間，若將洪水爲險之瀾湖灘  
 及烏斤石之石樹截去，及以下之。漢鎮鎮瀾湖  
 瀾湖房閣新水壩及血灘之暗礁洩阻，逐步切實  
 整理，雖在枯水時期，輪帆航行，更無問題，  
 現屏山至宜賓間之輪航，已經由本人請求民生  
 公司於上年十二月三十一日試航成功，業於本  
 年一月十一日正式通航，此段計長六五公里，  
 上水航行6又1-2小時，下水2又1-2小  
 時。現以民新輪來往航行，計船吃水六英尺，  
 馬力四〇四，船長八二英尺，船寬一五英尺，  
 船深3又1-2英尺，由屏山以上至豐夷司上  
 二公里之石角營間，亦有通行淺水輪之可能，  
 現正請由民生公司調勘中。

金沙江自金江得以上，據前  
 通航... 公路總管理處譚文伯君調查中印  
 情形... 路時，頗有通航可能之語，由金  
 江得以下至豐夷司石角營間，以灘淺險阻，鮮  
 通舟楫，僅有小魚船及過渡船片段行走而已。

金沙江水道由永勝縣之金江  
 河道... 街起，至宜賓縣止，爲水利委員  
 工程... 會金沙江工程處整理範圍，計每  
 一、〇〇九公里，目前施工地段爲雅雅江之大  
 渡口起，經蒙姑至宜賓間，約長八〇〇餘公里  
 ，爲該處第一二兩期計劃，整理工程計分六段  
 施工，着重開修河道，與開通整修駁子道，及

備三項工作，預計本年大水前完成，約在六七月間即可竣工。至於設關建壩等治本工程，爲一時人力財力物力所不及，尙有待長時間之計劃。

★通航★

以目前治河工程計劃，欲金江全部貫通，實不可能，似宜分計劃

★計劃★

一、計劃 航行，切合目前利用需要，若淺水汽輪能達石角營，輪運即可以此爲終點，蓋以上即有寸膠灘（爲特甲灘）爲阻，水位落甚大，輪船實難上駛，故在石角營以上，擬以裝置木炭或煤汽器機木船，即接運行，經過特等灘或較險灘阻，即借較運力氣，較駁船運，使船隻繼續運行，非僅可免去剝挽之煩，除去不經濟不科學航行方式，節省人力，亦可使時期迅速減少船隻失吉，節省高率運輪成本，通航計劃分左列兩點：

(甲) 分段運行 依據水道工程計劃及運輸上之需要，金沙江通航計劃可分五段運行如次：

(一) 金江街——拉解段 本段長約三二二、五公里，舟已搶運入湖之物資，或囤積於瀨福公路上待運進口之軍公商品，即可在祥雲裝車，經賓川至金江街裝船水運宜賓，不必經西祥公路或由昆明再轉運各陸運線可避免不少煩雜。

(二) 拉解——蒙姑段 本段長約二七三

、五公里，若集中昆明之物資，可用汽車或板車運往會澤之蒙姑，(二一〇公里)裝船下運宜賓，亦可減輕昆瀘昆川各陸運線之困難

(三) 蒙姑——黃坪段 本段長約二五七

公里，若由昭通西昌(西昌至黃坪，間有舊道可通待調查)之運輸之物資，均可以人使負運裝船下運，如此可減輕昆及中印路運輸之艱難。

(四) 黃坪——石角營段 本段長約一五〇

公里，上接西昌黃坪來貨，在石角營現有各舊路貫通，用廢雷馬屏峨各縣農之產物品，均以此處爲集散樞紐，所以此段之中輸性能極大

(五) 石角營——宜賓段 本段長約一〇

七公里，爲金沙江全江運輸之尾間，至宜賓更與長江匯流比水陸各線取得連接，在運輸業務上使至大。

(乙) 通航步驟 根據上述通航辦法水道

工程計劃及目前中樞與西南運輸上之需要，其進行步驟有二：

(一) 組織試航隊，即由交通部組織試航隊，以航政司、運運總管理處、航政局、技藝委員會、造船處、水利委員會、及金沙江工程處等機關參加組織，並由造船處以貸款撥中國內河航運公司製造之煤氣木壳汽水輪，促其早日完成，試航宜賓至蒙姑五〇〇公里水道，

一面同時擬實地情形，會同隨時解決設、設站、修設，及整理一切工作，準備運輸之實施。

(二) 籌辦運輸 根據試航情形決定通航

地段：(A) 即由運運總管理處籌具營運實施計劃，設立運輸機構，推動辦理。(B) 由造船處根據營運計劃，提前趕造船隻。(C) 呈請行政院指導的款，以特種事業性辦理該江運輸。(D) 由交通部、運輸總局、財政部、經濟部有關商定上下行必當撥運軍公物資，及有關內銷主要商品，使來往均有定性貨運，不致空空虛駛。

★通航★

金沙江貫通川滇兩省，爲中

樞紐，極與西南聯絡唯一之孔道，水量充足，通航利用，極有可能，若能照工程計劃將險灘淺阻，逐步切實整理，則輪帆在來，更可暢行無阻。蓋以沿江一帶蘊產，蘊藏極厚，森林產產頗豐，若能早日打通，非僅以開發寶藏，增進國富，推行夷胞改政，提高邊民文化水準，同時在運輸業務上，可使中印、西祥、被昆、瀘昆、及川黔各陸路運輸，輕減若干困難，裨益抗建前途極大，故目前談金沙江之利用，已非在該江本身之上困難，乃爲運輸管理有無辦法，及政府有無決心辦理耳。

# 川康公路工程



陸爾康

四川到西康，原有二條路，一從成都到雅安，過青衣江，南行經榮經，越大相嶺（海拔二千九百餘公尺）

至漢源，再越飛越嶺（海拔二千九百公尺）到瀘定，沿大渡河南岸上行，到瓦斯溝，致沿康定河西行，到瀘定。除成都到雅安一段，已有公路能行車外，自雅安起須坐滑竿，約有五百多哩里，七八天可到，此為昔年趙爾豐所設的路，寬二三公尺，路上鋪石板，通稱為大路，沿路商務尚盛，為數十年來入康之要道。第二條路亦是從雅安起，經天全縣越二郎山到瀘定，與第一條路會合，共約四百餘哩里，六七天可達，稱為小路。除雅安天全外，二郎山一段，行人絕跡，山上森林茂密，雲霧迷漫，不見天日。川康公路興修路，曾經將二線提出比較，因第二線路近，而越嶺坡度亦佳，故決採用此線。

雅安到天全為牛平原區域，一路基一 路基石多石少，寬度尚足，天全以西到二郎山，山谷漸窄，一面是高昂的石崖，一面是萬丈的深溪，路基多是後山破石壁中間鑿出來的，工程萬分的艱鉅，路線在二郎山有之字拐十餘處，上下盤旋，很為險峻。在一嶺山坡之上，雙山道有三層之多，所以一層有兩層，即影響於其他二層，而這一段的石質又

易於風化，土夾石層甚多，曾經雨水冰雪，沿路崩坍，特別的多。因為路線離山勢較遠，故崩坍連續不斷，牛徑並無一定，有小到兩公尺，在二郎山上之瀘定，舖在十五公尺以上的很少，幾和長度視，距離高加寬窄，自然不必說了。至於縱坡度，亦有大有百分之十五以上者，每段約數十公尺長，不過很短的，瀘定到康定一段間，石質堅硬，崩方較少，不獨因從前開鑿太少，路寬不足，還須修整大量石方方可行車。

★橋樑 全路原有牛永久式橋三十九座，多為石台木面的，橋面已朽爛，須完全更換，臨時木便橋七十三座，是用杉木架設的，須完全重新建築。有五座大橋，各長在五六十公尺，其中二座，已將橋台墩做好，三座尚未動工，因河流很急，將來基礎工程，相當困難。原有涵洞二百四十五座中，因損壞須修理改建者三十三座，又依實地需要，應再增加二百七十二座，方可使雨季時得以宜渡通暢。

★路面 全路二百二十多公里中，鋪路面只有七十六公里，其餘地段不過當時毛路開出後，面上鋪了一層風化碎石子，未施滾壓，在二郎山的關面，地質為砂土層，所以就是雨天亦不見得泥濘，暫時不

鋪路面，亦可行車，其他若石路基，以後可再鋪的鋪一層就可以。

★大渡河 全路經過二道大河，一為飛仙關之蘆山河，河面寬一百餘公尺，水漲多是很急，渡船過河，相當困難。在七八月大水時候，更須停渡，以免危險，駕一勞永逸計，應鑄正式橋梁，但目前財力物力，似尚成問題。

這條路大家認為塌方與冰雪，是一個最為威脅的問題，講到塌方，在我國西南各省的地點，恐怕大半是免不了的，只有德意志的設法減輕它，不過泥土崩陷，據經驗告訴吾們，可以一年一年的減少，再加以人力的維持，終有靜止的一天，至於冰雪，那是在二郎山頂的陰面，約有十八公里的路程，到十一月中起積雪，這一段路程，要是當日測雪的明候，將路線多放在向陽的山坡上，那末積雪的時期，必可減短三分之二，現在雪封時期所限，自不便再加更改。

因為二郎山氣候惡劣，春夏多雨，秋冬多雪，所以這條路施工的回難，全都在這一段，當二八年冬季及二十九年春夏間，數千工人在山上工作時，因設備不齊，以致凍死凍死甚多，問題雖是嚴重，必需加強醫藥及衛生設備，蓋造工棚，預備棉衣方可辦事。

（吳于成記于公路技術展覽會）

# 增關康藏郵區之建議

## 康藏郵政已步入新階段

王自強

### 一、康藏地位之重要及其將來

溯自抗戰軍興以來，後方建設多項在西南，良以西南各省道藏極富，承特別發，用為抗戰建國之根基。且地處內陸，非敵人所能深入，故論者咸謂戰後復興之一切建設，尤應以西南內地為中心，否則難以保其立國之根據地，徵之戰初教訓益信。

今者仰光失守，滇緬路早已失其出口之趨，夫戰時之國際路線，有如生命之泉源，不可一日或缺，當局者間已動員數十萬正着手於另闢西康西運通印度之公路及鐵路，以便今後仍能保持有出海口之通道，而康藏之地礦產多金，畜牧亦繁盛，正可利用開發，且數十年來之邊疆問題，亦可同時解決，故康藏之將來，其前途與繁榮，實可拭目而待。其與四川等省同為西南內地建設之

中心，殆無疑議。至於印度範圍更廣，其與我國之邦交以素稱英逆，今日固結互助，其水陸交通，四通八達，直轄英、美、荷、蘇、互相關通，現為同盟國中交通運輸之中心樞紐。今如聯通印度之新路線一段完成，則將來從緬緬續抗戰至數十年之久，亦不慮有復被封鎖之虞。故今國人固早集於康藏，印度之地。如謂康藏為今日中國之「堪察加」，似尤無其言之過晚，蓋今日之康藏，正與當年美國之西部媲美焉。

### 二、康藏現有之郵政設施

……X……X 西康郵政，現隸屬於成都駐西川……X……X 郵政管理局，合稱「西川郵區」……X……X 戰前尚多阻滯，未通郵之區甚多。及經二十八年國民參政會川康建設考察團西康組（郵局已派員參加工作）觀察後即議議多端，因是郵務即大加改進，現計境內，主要郵路，有下列數類：

甲、馬班班郵路有（一）雅安至康定、道孚、甘孜、鄧柯以達玉樹，（二）康定經雅江、理化、瞻化、以達甘孜，（三）康定經九龍、以達木里，（四）白玉至城子，（五）德格至竹慶。

乙、坎班郵路有樂山經富林、西昌通會理  
丙、步差班郵路有（一）理化至巴安，（二）德格經巴安至德欽，（三）巴安至中甸，（四）理化經稻城至得榮，（五）道孚至瞻化，（六）麥爾至德功，（七）雅安至慈功，（八）雅安經漢源至康定，（九）康定至安順場，（十）會理至昆明及至會澤，（十一）西昌至棉花地，（十二）雅安富林等處互連四川邊境各地。

以上皆為主要之幹線郵路，至於支路甚多，不勝枚舉。又各步差郵路因交通環境故，將來或須次第改用馬班以資便捷。此外汽車郵路，有成都經雅安至康定，及樂山經西昌至會理二公路，現已修築完成，但尚未暢通通車，帶運郵件事，亦正在注意商洽中。現成都至雅安原有寶來乘程步差班外尚有手車班，雅安至康定則有南北輕重班二線，一保步班，一保馬班。又樂山至西昌及西昌至會理二公路，既已修築完成，現正計劃擬於必要時組織郵政汽車班，以應需要。但現時仍保步班及坎班，又會理至會澤一段，現已沿公路線新組織步班。航空郵路現已通至雅安，水道郵路向無，惟近聞金沙江等處現正在探險試航中，將來必可利用郵政也。

境內郵政機構，現有一等局一所（康定），二等局三所，三等局十九所，代辦所八十所，信櫃約一百餘所，以及郵站喇嘛寺信符等亦不下數十處。統計各郵路局所等數目觀之，可

知其規模大，然衡之以西康一省籍員之廣度，(西康面積凡五十三萬五千方公里，西康凡九十五萬五千方公里)猶嫌其不足，須待及時努力，期能遍及於各地各鄉而後已。

此外境內郵政人員之任用，近已擬派赴邊疆優待辦法改良待遇甚多，昨年曾在康藏就地招考進職藏文藏語人員多名入局，嗣後更便利易於推選當地郵政事業。

X... X 西康地方因與內地交通阻隔，迄未正式通郵，亦從未由內地正式派員前往郵政局，良由經費，時至今日，通郵一事，已不能再事擱置。

### 三、增闢康藏郵區之理由

西康西藏兩省合併另闢為一單獨郵局，仿「青島郵區」而取名「康藏郵區」，暫設管理局於康定，一面開闢西藏郵務。茲將其理由分述於左：

(一) 基於文化之關係——郵政本以推動文化為己任，應伸一切事業之樞樞，不宜專視業務為計較(擬一切事業，將來仍不難有以達到盈餘)，以致坐失遠大計劃。觀乎藏邊國問題者，必詢邊疆之地已否通郵為先決條件，否則訊息不通，有失靈敏，不便於開發也。今康藏之地既如此重要，已如前述。而其文化程度之低下，又為其特殊情形，自應急待開發其本土，且將領以為達到溝通外洋之過程，則應由郵局趁早闢為單獨郵區，方期便於負有特殊使命

命之工作。如仍附屬於四川郵區之內，致令失重要性與特殊性，工作因之遲鈍，未能適應今後之需要，影響文化事業頗大。況今邊疆早仍不免因環境之需要而必開闢為單獨郵區，似不如及早行之。

(二) 基於地理之關係——康藏面積廣大，能容納最多數人口，移民前途，將來成績必有可觀。故現正在開發中之康藏，已今非昔比，再不能視同化外，且將來交通發達，百業俱興，郵政業務，必因之並進，及與印度溝通，則東日嘉馬拉雅山之旁，重山峻嶺之上，必有郵局互換郵局之設立，較之往日專設於通商海口者，不可同日而語。且今以康藏境域之大，康藏現有郵務局所之幾多，實已備具有收寄單獨郵區之條件，再加之以通勢氣候，民情，風俗等，乃康藏二地相似，與與內，任何省分不同，自宜另闢「康藏郵區」，以適應特殊環境之需要。

基於管理之需要——西康一省，郵務總局關於駐成都四川管理局，乃成軍距西康遙遠，兩省藏更遠，管理局之上又有總局，公文往返，漸覺遲滯，報長及，難於管理，甚以項目混雜，統計難分，尤不便於考核。且西康郵務由成都兼辦，已覺其繁重，(因四川區本區工作已是繁忙)再如西康通郵，豈亦能責由成都兼辦？故另闢「康藏郵區」，直不啻減輕成都方面繁重之負擔，而便於分途工作，實亦內部行政上必要之改革。蓋所以調整管理機構，以

僻當地之入消當地之事，免除越趨代趨，隔閡多端也。

(四) 基於業務之關係——康藏之地既與內地不同，於是其生活工具亦因之而異。例如交通一項，陸運用「馬拉」，設水用木筏皮艇，馬拉為畜有牛馬之民摩差承負輸送之役，在昔當差充役，過於官辦，多以為苦。今則政府已規定供價，按站給糧，隨習軍需，行旅稱便。惟充馬拉之牲口，有其一定之總行地段，分段行走，各不越界，否則難免水土不合，飼養失週，易於倒斃。試觀康藏境內山路崎嶇，向賴馱運運輪送者，將來縱有鐵路貫通境內，然於偏僻之區，仍賴此種馬拉制度為唯一之運輸工具。因是關係郵運方面者，如計算成本，規定郵件包運費費等，概須另樹一格，不能與其他省區混為一談。至於境內所產獸皮、毛織品、藥材、香料、礦砂等，皆供作包裹郵政者正多，要務勿慮無補於收入。再加以風俗語言以及種種特殊情形之故，非另立適當當地情形之制度與人事，實難以資成專心致志，推廣其業務，如開闢單獨之郵區，則一切自不難迎刃而解。

### 四、結論

綜上所述，關於增闢「康藏郵區」之需要，似屬刻不容緩之事。或謂當茲政經經濟極度困難之時，何能更事鋪張，自增費用，致遭虧

折？是又不然。蓋屬郵區，即所以開也，惟其經濟困難，勢必設法大開開源，以求恢復自給自足，且其過程中並無需若何大量之虛耗，但宜注意者，在草創之初，須得人選規模不致小而大，組織儘可由簡而繁，即就現有組織中略增人員與設備，即足以開辦。並一應派人充填辦事，無具並籌計劃，次第實施，於是日異月異，不避水到渠成，將來繁榮之蒸蒸日上，諒不在其他內地各郵區之下也。

### 八指頭陀詩墨

昔年台嶽三門屋，置在千峯萬樹尖，閉戶却看雲在側，出簷風出水爲簾；多栽紅芋仍充飯，淡煮黃齋不費鹽，週憶山中無歷日，望梅花下歲時遷。

嶺南頭髮不黑，萬峯寒翠冷心魂，老猿去後猿聲幾，餓虎來親月夜門，袖底白生烟海色，眉邊青翠是天痕，赤城合眼時仍見，夢把生靈帶日吞。

懶攜瓶鉢走天涯，嶽頂遊思費我家，沙磧不煨粗米飯，竹籃香摘日芽茶；倦眠一石雲爲枕，冷入千林雪作花，何事人間頓乞食，此心已是負煙霞。

青山如黛欲迴翔，隱處天聞八吉祥，舍利有光爭日月，浮圖無語闕滄桑；長松偃蹇蛟龍臥，古殿陰森神鬼藏，我有茅庵居頂頂，白雲爲護護禪房。

### 防毒！防毒！

▲重要防空司令部特訂空襲期間敵機用毒應付辦法

一、遇空襲時敵機或有使用毒氣可能，特訂定此辦法。凡我軍度及附近各縣鎮人士，須一律切實遵守。

二、敵機飛臨時，應即停止一切活動，或投下毒彈等物，應即避入防空洞，但非確係毒氣，須經防護隊人員之判別，切不可妄自警報，擾亂秩序，如係擲下物品，除取一部於呈當地衛生機關檢驗外，餘一概棄之於地。

三、遇敵機投毒物，須沉着冷靜，切勿驚慌張，應採取適當防務處置，務使防護隊員及防空利長的指導。

四、各機關學校法國工廠商店住宅，平時須多準備清水鹹水肥皂或漂白粉，只備應急消

五、聞空襲警報後，任人空室應即封閉海面具或防毒口罩，及毛巾草鞋，（或膠鞋）避入附近防空洞，或疏散田野鄉村。

六、聞毒氣警報的威脅，有專門裝置的防空洞，應由局長或副局長見機放下防毒門簾，無防毒設備的防空洞，亦須聽從調長的指揮，戴上防毒面具或口罩。

七、遇敵機投毒物的人們，見有毒藥可能時，須即戴上防毒面具或口罩並須準備雨衣兩傘或手笠，以防敵機毒。

八、無防毒設備的防空洞，易毒氣侵入不洞，洞內不能支持時，須由洞長副洞長及段長率領避難人民，依次出洞，避在上風或高處，切勿擁擠慌張。

九、出洞時如發現地上有可疑毒氣，須避風或閉風繞道通過，如無路可繞，則戴防毒氣鞋或防毒服避過。

十、通風毒區後，染毒衣鞋等件應埋或焚毀，勿戴染毒身體立即沐浴消毒，更換外衣。

十一、個體防護隊員，應受訓練，並無生命危險，須用清水或小便打水洗澡。如有昏迷，置通風處靜養，即可恢復健康。

十二、中壘區防護隊員，須解衣靜養，保持體溫，飲熱茶，忌動，重者送醫院救治。

十三、中壘區防護隊員，須用棉花吸去毒液，塗上漂白粉藥，或汽油煤油酒精洗滌，隔十分鐘後用熱水或鹽肥皂水沖洗，身體沾毒處多時，即施行淋浴。

十四、衣服消毒水煮沸，物品消毒用煤油或酒精精洗滌，食物飲料染毒，非經檢驗後不可食用。

十五、消毒日後之棉花紗布等，應立即焚毀或掩埋，切勿亂丟。

十六、遇敵機擲下物品，以及其他之可疑物時，應遵照軍事委員會卅年十二月辦二診液字第 20 號代電所定防止敵機散播鼠疫細菌實施辦法，及處理敵機擲下物品須知施行之。

電政人員的訓練

王景春

「調」是操縱，精神方面加以培養，「練」是從技術，能力方面加以訓練。訓練的末旨，即在求學識充實，技能進步，俾以健全個人，而貢獻國家，然而學識，永無止境，沒有一個入敢認定他的學識，技術已經完善，故訓練的工夫，不可不加以深切之研究。

電訊事業，為公用企業的中樞，交通的交匯，處在電氣時代的今日，更應如何科學化，技術化，以增進人民之福利，促進國家之進步。但是我國電政，自清光緒五年創始，於茲六十餘年，其間雖經過政府與電訊界員工不斷的努力，得具今日之規模，但回顧電訊設備之現狀，電政人員之程度，及營業之信譽，服務之精神，與歐美各國相較，實覺瞠乎其後。尤其抗戰以後，我國經濟急轉直下的劇變，電訊事業，遭受着重大的影響，幾至不可維持現狀，最主要的如人才問題，良莠不齊，程度不一，為政界用者有之，因特遇徵，具異思過者有之，若有員工多，多只為守陳法，新進員工，補充不及，故欲

學防電政，非加緊人員訓練不為功。

「前事不忘，後事之師」。我們把過去對於電政人員訓練情形，加以客觀的檢討，以作為今後訓練的張本。本部電訊人員的來源，大多自各大學及專門學校來投效的，本部的訓練機關，有從前的電訊學校，技術人員訓練所，和各局台訓練班。大體上講來，本部的電政員工，比國內其他電訊部門，在程度上，技術上，是要來得優秀，這不能不歸功於訓練的結果。我們除應將原有的優點，保持並發揮外，可基對於下列二點，應根據一般的訓練，加以論列：

一、技術 訓練時偏重理論，把實習帶得太普通，機務方面，沒有使學者去多多折衝，修，報務方面，以教室內的收發速率，而定畢業標準，以致畢業以後，再經過一段實習時間，機務員還不敢獨立地管理一部機器，報務員有時縱令勉強值機，因為對方老手不予原諒，還是進步得甚緩，這就是訓練時忽略實際工作的原故。

二、精神 精神訓練，固為重要，如果對於員工的道德修養，民族意識，為分應，待人接物，服從命令，遵守紀律等項，若有一種應切的指導，員工們只覺得是應技術吃飯，祇要一年到頭，做到「普及加薪」，也就志安穩得，而造成今日一種「電報匠」，「綢緞杆裏的官氣」的特殊作風。就像壁山過期的觀劇班，編工班，差不多費了很可觀的教員費和旅費造成的，可是一經分發，就有好些不到差，好些請到報房之後，換上幾個大夜班，就消之大吉，好些見到同事們的不景氣，規章的限制，而另求出路，現在能夠繼續留部工作的恐怕不到五分之三，這種人才逃亡的原因，固然一方面要歸咎到電政法制的欠健全，及待遇的低微，另一方面也不能不說是訓練的時候，沒有注意到學者們的心理健康和體格，也不能不說，訓練沒有十分成功。

我們從過去的訓練中，得到相當的教訓，就應當補正以往的缺點，作為今後訓練的警服點，茲將一己愚見，臚列於後：

一、實習與理論並重 目今電學進步如蓮，電訊操作日新月異，不能靠死搬硬套的理論，和熟悉個的構造，不足以言迎頭趕上，許多工程師，對某一件機器，以為不治之症，可是一些機工可以妙手回春，這就是工程員只在書本上用功，而忽略了機房的實習，機工之所以能做一個機工，不能人盡其材，發揮其最大的工作效率，就是機工既有工作的經驗，未能了解機器的原理。故電政員工訓練，不可不將理論與實習並重，但是事實上電學的理論，必須具備高深數學、光學、音學等的基礎，而在短促的訓練時期，要在理論上達到相當的進度，似非易事。同時為省教育目前的人荒，還不得不

多從實習上用工夫，使能担任實際工作之後，漸漸進以相當的理論。

二、精誠與物質並重 一種良好的制度，其結果在健全的人事上，一種人不論有了如何優美的物質條件，沒有優美的精神去利用，是難收到完滿的結果，反之，他具有優美的精神，不論物質條件如何優劣，還是可以達到預期的結果。所以物質條件固然需要，精神條件更不可不具備。我們電訊事業與歐美各國，每每有同樣的機器，同樣多的人數，可是我們比不上他們的工作效率，我們的營業虧本，他們賺錢，這不能不說他們有優美的物質之外，還有更優美的精神作用，存乎其間。我們目前最需要的，就是這種具有優美精神的電訊員工，所謂優美精神，就是不外乎能夠刻苦耐勞，守紀負責，不慕名利，以電訊為中心職務的忠實信徒。所以我們的訓練，也就使員工如何能夠克服物質上的困難，如何地激發其勇於服務的熱誠，以造成標準的電訊忠實從業人員。

我們的訓練包括招生訓練，職工訓練兩種，訓練的組織大綱，招生章程，訓練辦法，及一切辦事細則，早有詳細規劃，不必贅加論述，不過處在非常時期，也還要顧慮到：

一、分區訓練 現在交通，困難萬分，遠道赴訓，往往費時費事費錢，所以不如將全國劃分為若干所，由訓練所統一指揮，各分所負責本區內訓練事宜，得收因時制宜，因地制宜之效。

## 職 位 分 類 制

黃季華

人事管理趨於新與科學，乃研究人力之使用，如何方可充分發揮其工作能力，使其達到最高之效率。而職位分類制為人事管理中最重要最首要之基本工作，無論編制、裁薪、考績、升遷等，均有具體之標準與明確之體系，但吾國舊習，僱用人員，多屬於介紹與關係方式，其職務或薪級之給與，向無標準規定，大抵由介紹者之吹噓，或口無憑藉之應酬而支配之，因此任用人員未必能達到人盡其能，才稱其職之目的，常見職務課員，而祇能担任書寫文件者有之，而司事職務，反能承辦稿件者亦有之，此種矛盾現象，無論公私機關，固已司空見慣，到處皆然。再查吾國現制，職務簡單，太於籠統，今就「課員」一項言之，同是課員職務，有担任撰擬者，有担任收發者，其所學之職務有難有易有重有輕有責任有無，而薪級待遇，毫無軒輊之分，即有所學之職務繁重，而所支薪級尚屬低微，而職務輕簡者，待遇反居優越。凡此種種，病在不視各種之工作性質內，容責任等，實行調查，分析門類，劃分職位，此種工作稱為職務分析，Job Analysis。職位分類制度如不確定，則薪給待遇與責任工作，往往不平衡一致，舉凡課員職務者，無論事之難易繁簡，人之智愚賢不肖，均得由月薪六十元而至二百元，兼備機器，能拙不分，循序按時，均可加薪晉級，換之待遇，豈可謂不平，殊非獎勵優拔之道。試觀外國工廠，自實行工作制 Piece Work System 後，工作效率突飛猛進，件工作制者，即計算勞動者所製成物件件數若干，或重量若干等，而核給工資，多數多給，不加限制，而並非以日或以月計算固定工資之謂也，俗稱為小包工制度。故一般勞動者

### 讀明史陳基傳

張君約

世俗流傳明太祖擬鑿巨屍其出身微賤，常因文字細故，殺戮臣下。近讀明史陳基傳，嘗慕初佐張士誠幕府，屢為文醜詆太祖，士誠欲殺，太祖救之，以玉帛遣還鄉里。基歸，其文罵夷白集刻之，流傳甚廣，為士誠所作詆太祖者，亦均在集中。若太祖曾與文字之獄，則基必不敢存其為士誠所作諸文，即存之，必不敢公諸刊布。惟太祖欲周知民隱，故奏漢上計之法，令郡縣年終奏報度支民情，有司恐所為未合典法令相吻合，遣人持空白公牘入京填奏，為太祖所知，實之稱典，死者甚衆。其中亦有文士快進，是為空印之獄。流俗之談，殆因是而起也！

二、分期訓練 因爲訓練不能就緒正常業務，尤其現在人手缺乏，每個單位差不多不能抽動一個，爲顧全事實起見，祇能分期輪流訓練，由部首先訓練各特區管局之高級幹部，將訓練之重點，給各高級幹部一個確切的示範，然後由各高級幹部，負責訓練本區內之中下級幹部，俟中下級幹部，可以擔任四五等局主管人員之職務後，再行訓練各小單位之主管人員。

至於各種學科訓練，技術訓練，服務訓練，這種訓練，價格訓練等，每種方式，各有不同，自非本文範圍內，所可討論遇到，然要亦不從認真二字而已。假設大量敷衍從事，那末，任是怎樣訓練的結果，一定還是等於零。

### 撰寫文章的公務員注意

現據中央圖書雜誌審查委員會稱，爲使經濟上安定人心，增加信託，請國防各級公務員，不得利用職務關係，洩露機密，凡有關國防經濟機密之情報與統計數字，尤不得率爾採用，致發生可能的惡劣影響等語。查公務員有絕對保守政府機關機密之義務，公務員服務法業有規定，自應遵守。嗣後當寫作之際，不得因利取材之便利，舉出具體事實與統計數字，遺傳鋪張，最爲至要。

，因得有合理均平之報酬，工作益加奮勵，能力隨之增進，完成時間因之縮短，而官方亦蒙其利，遂收鉅效。回顧公務人員，多屬於勞心伏案工作，雖未能實行件工制以促進工作效率，但若能推行職位分類制度，使薪給待遇均能與所任工作取得合理公允，是與件工制制度雖不同，而能得「同工同酬」(Equal Pay for Equal Work)之最高原則，使工作人員獲得均平合理之報酬，其所鼓勵工作，增進效率則一也。茲將辦理職位分類時，應注意事項，略舉如下：

一、每個職位所採用之名稱，應將所掌管工作性質，顯明表現於名稱之上，並須力求簡要。(例如掌收發者，稱爲收發課員。)

二、各個職位對於所担任之工作性質內容，必有明確之記載。

三、各個職位應明白規定應具之某一定之學歷或經歷，及所需之特殊技能，體格或其他條件。

四、各個職位應分別釐訂若干不同之上中下薪級，並註明其升遷程序。

五、在各個職位若干不同之薪級中，要分別說明其應負責任。

六、凡担任同等工作及同等責任者，應歸納於一類一級，須給以同樣之待遇。

但人之品性，有勤惰智愚，且動作之勤惰

本各有不同，故處理同一事件，所需用之時間，固有久暫之分，在科學管理中向有以「勞動測量」(Motion Study)施行精密考核，評定標準待遇，以昭公允。

按第一、四、五等項級之，職務名稱與所任工作兩相符合，工作或責任相等者，待遇一律相同，考績或升遷時，均有一定標準，不至因主管長官主觀成見或感情所支配。

按第二、三兩項級之，每個職位之工作內容，及工作人員應具之具體標準與條件，均有詳細記載，遇有缺出，即依此標準，遴選才職相稱之人担任之，應該薪級亦按事之簡繁責之輕重而核定之，不至濫竽充數，職不得人。

按第二、五兩項級之，職權範圍分明，責任分際明確，不至是非混淆，爭功讓過，新事上發生掣肘。

按第三項級之，因每個職位，對於學歷資歷及應具條件，均有嚴密之規定，則工作人員不致有學非所用，用非所長，才疏不稱之弊。

按第四項級之，職位分類制一經確立，考績及升遷程序，均有一定標準，則各工作人員轉有望，服務安定，均將視爲終身職業，不至見異思遷。

按第六項級之，工作人員因獲得同工同酬之合理待遇，足以增進服務興趣，防止停滯心理，增加工作效率。

# 學拳小言

譚嘯

我從前曾參加過太極拳班，因為天生的愚笨，和人的懶散，二者配合起來，所以這一套架子還沒有學得俐落，懶惰得很！

聞者有益人羣，我們大概都曉得，不必多費話。我記得從前有人提倡過太極拳教團，提倡的人，似乎現在已跑到偽方去做官了。但我們不必以人廢言，他所提倡的，却無可訾議。教團之道不一端，能人人備曉強健，豈不就是富強的基本嗎？但如果一面喊教團，一面又做李完用的勾當，那麼練拳雖然練得生鐵般結實，究有何用？「恭親兵血奮盜竊」，往往為親厚者所痛，見仇者所快。所以單單提倡練身是不夠的，同時還得練心。

心是無形相的，然而可以役使一切有形相的東西。國父說：「兩者人之積，人者心之器。」窮理於事物始生之處，研幾於心意未動之時。二就是說明練心的重要。那麼心怎樣練呢？大學上的格物致知，都是很好的方法。如果更窮究，還有佛說的禪心為戒，因戒生定，由定發慧的三無漏學。

聞海嶺路新派社團領袖的教頭張冠軍先生，他是內家拳的專家，人很和氣，很夠循循善誘。記得他說過兩句話：「練拳的時候，要做醜態一般；等到真和敵人交手，又得目中無人。」

「這種切話真有靈驗，假如我們練拳的時候，不立一談學氣，那麼精神定不集中，手腳不免軟弱，像小孩子玩耍，功夫就難進步。等到真與人交手的時候，如舊敵人還在胸中，就不免計較強弱得失，手忙腳亂，不能專意發柔，易為敵人所擊，終歸挫敗。應「目無金牛，才健遊刃有餘，技進於道。我們能夠神往敵人的。」

## 天山南路另闢國際路線之建議

馮安殿

今國際交通路綫，漸有由西南移向西北之勢，西北公路為西北之唯一國際孔道，由蘭州至俄境必斯克車站，約三四〇〇公里，抗戰之初，由俄輸入軍火，曾有巨大貢獻，今雖稍聞，其重要仍依然存在，美國軍火若由此輸入，固無不可。惟是此路所經，多屬草地，通車空虛，守禦極難，處處皆可以行駛廢棄，敵由包頭繞至賀蘭山後，或由五原經阿拉伯都空地在賀蘭山與六盤山之間者，皆可以直達哈密而無阻。若敵入兵力集中包頭，則此路之危殆，立即發現。故於危殆未至之時，急起籌畫，或可以解此厄。若待其發現而後補救，則無及矣。伊期通俄之路，為美國軍火運俄之要道，必能保守無虞。唯由伊期以達我國之中印路或西北公路，皆道里遙遠，其間所經鐵路，戰時效率尤低，無論不暢，何能保持不礙之接濟，與養成反攻之力量。又況於中印公路一時之難成，與西北公路之難待哉！未雨綢繆，似宜急築一公路以通英海。

西北公路，以在天山北路之故，路之東面，全無防備，故易被截斷，今茲築路，宜於天山南路謀之。試擬一路綫，由蘭州沿黃河北岸經貴德、都蘭、沿阿爾金山南麓，經于闐、葉城，以至疏勒，再由疏勒出俄邊，至鄂什，接俄境鐵路，計由蘭州至疏勒，約三二〇〇公里，由疏勒至鄂什，約四〇〇公里，共約三六〇〇公里，略與西北公路相等。沿綫平地多而山地少，絕不似中印公路之崎嶇難行，與乎瘴煙彌漫。故路程雖長，而運輸效率，必能勝於中印公路，可無疑義。

印度洋事勢愈趨嚴重，中印公路，即使能趕及完工，而情勢高變，不能倚恃以為國際通路，必須另有他路，始可相輔相成。不特此也。天山南路之資源，十倍於雲南，而中央亞細亞之貿易，亦遠過於印緬，此路一通，可免敵人從東面威脅之虞，而發展藏緬無盡之富力，尤為百世之利，甚願亟起示圖之。

泥足，越打越有勁，腰間前什麼都不管，只知道「洗刷到底，方才罷手」。人人具有一副健全的身心，才能洗刷去卑弱病夫的恥辱，一變而為世界爭打不平的壯士！  
——三十一年三月三日為國海新派社團組織立週年紀念作！