

抗戰與交通

(讀閱人同關機各部本供專刊本)期五第十刊月半

站定各人的崗位

精神總動員的根本工作

站崗，有一定的位置，任意離開了崗位，是疏懈，是失職。我們公務員的崗位，就是各人担任的職務。不盡忠職守，就如同警察的放棄崗位，應受社會的制裁，國家的處罰！

這次 蔣委員長倡導的全國精神總動員，其所昭示於公務人員的，就是要站定各人的崗位，各任其事，各盡其職，關於這一點，本部長張部長在三月十三日的各廳司會報時，有明白透澈的申說：

「此次長期抗戰，必須前方後方，一體努力。假使後方民衆，以爲除空襲外，別無異樣感覺，精神日趨頹喪，乃是極危險之事。所以 蔣委員長有精神總動員之提倡。交通界担负民衆生命財產之責任，稍一不慎，貽誤堪虞。故必須天天提起精神，勤勉應付。本人以爲交通界同人，貴重事繁，不妨一步一步的向前做起，先從各人所担任的職務上，着手努力；更具體言之，先從工作時間做起。本部及附屬機關，到散時間，向不一律。從前寫簽到簿，亦參差不齊。或代簽，或過時搶簽。要知此事，必須人人有自尊心，方能真實無欺。從前本人在銀行界，亦曾試行簽到簿，半年後廢止之。以便啓發各人之自尊觀念，准時到散，不拘泥於形式上之簽到。因當時銀行有汽車接送，故行員到散時間，尙無十分參差。本部則甚困難，本人以爲不妨將簽到辦法，試辦半年，俟相當時期，廢止簽到簿，由各人憑良心，憑自覺，先養

國立北平圖書館藏

成習慣，而後養成精神。做精神總動員的第一件，事就是到散時間，必須準確。自高級人員，以身作則，先自做起。祕書廳因本人散得晚，應隨本人散值，其餘各部份，應按上午八時至十二時下午二時至六時到散。集中全副精神於每天八小時的工作」。

到散準時，就是站定崗位，就是本位努力的起點，就是盡忠職務的初步，也就是精神總動員的根本工作。實行的方法，部長也有明確的指示，要上級身體力行，首先做起。因爲假定某一部份，司長準時而到，科長不會不到，科長準時而來，科員辦事員雇員乃至工役，也會自然準時而來。反言之；司長不準時而散，科長不免先自離開，科長一走，科員辦事員亦會逐漸滑腳，結果恐不到散值時間，連工役的蹤跡也會找不到。以身率教，是一切事業的基礎；而潛移默化，尤在於上級的能先自站定崗位！

本期要目

- 以人力補救一切困難
- 第二期抗戰與電信交通
- 廣西郵政應迎頭趕上
- 輕便鐵道之建築問題
- 公路的困難究在何處
- 漢口論倫前後(我地通訊)
- 擬訂視察制度之討論

蕭靜軒
薛光前
朱一成

公權
陳樹人
拔向
章祜
陳本端
權驥
陶鳳山
王翰
沈宣

以人力補救一切困難

對貴陽本部附屬機關同人談話

公權

本人屢有來黔觀察之擬，上次前往昆明，即思繞道來貴，無如因受時間之限制，計不果行，引為遺憾。所以此次特乘由桂回滇之便，決定來第一遊。現在竟得彼此相晤一聚，聽取同仁以往工作報告，研討今後進行計劃，藉此在精神上，獲得貫通之機會，衷心甚為愉快！

最近在滇同人之艱苦，煩悶，榜徨，在本人未入貴陽之先，知之甚多，蓋以貴州在西南各省中，生活較苦，尤其抗戰以後，在軍事上，業成後方重鎮，事務既因戰局演變而增加，困難自隨環境遷移而嚴重，所以不論原在黔省與新落斯土之同仁，值此抗戰重要時期，惟有本着共同目標，咬緊牙關，向前邁進。

現在長期抗戰，關於軍隊人員之補充，軍需軍實之供給，以及後方經濟之開發，與交通關係最為密切。惟吾國過去交通設施，偏重東南，現在形勢變遷，必須對西南特別加以注意。公路方面在西南有西南公路運輸管理局之設立，並以西南交通樞紐之貴陽，為局址所在地。經數月之經營籌劃，所有困難問題，大體解決，第於車輛及設備二項，尚須積極補充，設法改進。

電報方面，在貴川滇黔三省，報務本甚清閑

，以故設備不周，線路缺乏，但自抗戰以還，國防地位，突極重要，所以本部為適應事實需要起見，對於桂林柳州間，柳州貴陽間，貴陽昆明間，添設線路，並補充其設備。

郵政方面，目前西南各省，均感信件擁擠，包裹激增，同時運輸器具，復不敷用，辦理郵政，困難滋多；近雖添購運輸工具，增進郵遞速率，仍未全副社會之期望，仍望再接再厲力求進步。航政方面，本部目前亦有一種改進計劃，擬於最近期中，加以實施。

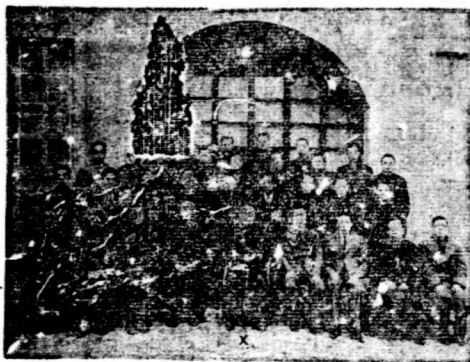
現在西南各省，地位既日臻重要，交通供應亦當隨之改變；自從中央各機關與戰區人民，紛向川滇黔三省撤退以後，以平素享受內地交通之便利，衡量西南交通之情形，當感覺異常之遲緩與不便，難免責有預言，所以在職人員，一方宜盡心體察當地困難情形，同時應就可能範圍，竭力改善，所有設備上之補充，尤宜迅速籌辦，積極進行。

國家社會對於交通需要，戰前與戰時情形迥然不同，戰前處在寧靜狀態，一切可以按部就班，從容應付，在戰時則為適應軍事需要，一切均感迫切，不容懈怠遲延，譬如一種工程，平時可

以六個月完工者，現則非縮短一個月不可。一蓋需要迫切時，一個月尚嫌遲緩矣。至本部現行各種規章，多數均係戰前訂定，在戰前自應遵照辦理，但在戰爭期中，如處處依據規章，事事依照法則，反致有時不能應急濟窮。故為適應戰時需要計，對於各種舊法則之運用，務須斟酌實情，加以變通，如手續過於繁瑣而遲滯者，即須改善，使合於戰時；如手續過於繁瑣而遲滯者，即須改善，使趨於簡捷；如方法過於呆板者，即須改善，使變為靈活。但求有補於事，不可拘泥舊章。但對舊法則，亦不能遽認完全不善，完全無用。善處自宜繼續保存；不善處亦應加以改變。

貴州各交通機關困難情形，依據各局報告，大致不外人事不敷，缺乏機件與材料，線路年久朽壞，不能通暢使用，及運輸困難與事務支絀等等。本人回部以後，自當設法解除；惟是值此抗戰期間，一切困難，必須用盡人力，以謀補救，而使克服。良因丁茲時會，物力艱難，如物力上之缺點，必待物力以補充，在今日或不易解決，果能藉人力以謀補救，最少可以解除一部份之困難，至希同仁明瞭此意，隨時加力，加倍努力，一人能兼數人之專，一日能收數日之功。換言之，職無大小，位無高低，自朝速且，不遺餘力，不留餘時，務將能力用盡，時間用盡，將全部能力時間，完全貢獻於國家。

更有進者，諸君來此遠達各省服務，尤其中



（本部長部區爲者×有）影台人同圖機各陽真部本

央機關同人舉一動，實爲地方人士所注目，以故凡在中央機關供職之同人，無不公私生活，宜加檢點，人格則必須高尚，生活必須齊整，工作上必須效用日增，做事上必求有利於民，務使實踐行動是爲當地人士之榜樣，假令有此結果，推而廣之，即可用此力量，促進國家之實質進步。諸君在目前精神上，雖極煩悶，生活上雖極艱苦，然於今後西甯交通之開發，職責甚重，而於後方經濟之繁榮，使命尤大，其望淨勵邁進，益加努力，願共勉之。（廿七年十二月八日）

新認識與新努力 江波

現在國家民族，雖到了抗戰最緊要的時期，也正臨了天將降臨的時候。光明的前途，只要我們齊心奮鬥，一定可以達到的，所以現在全國民衆，都應負着救國的重任，尤其一般知識階級，和公務人員，更應加倍哀感，加倍堅忍，加倍踏實，並且加倍刻苦，隨時隨地，要以國家民族爲前提，隨時隨地，要聚精會神，從事抗戰建國的工作。換言之，我們在現階段中，一定要有新的認識，新的努力。毋近 蔣委員長倡導的全國精神總動員，就希望各人能從事業上工作上生活上，力求進步。具體言之，約有下列數點：

（一）在精神方面，我們定必要切實做到不浪費一秒鐘，不浪費一分力，不浪費一文錢，比較過去更充分的發揮抗戰力量。

（二）在工作方面，應將工作效率提到最高點，而同時又應和軍事有關的當局，取得聯繫，必須使我們的工作，處處能够適合軍事上的需要，尤其是我們交通方面如鐵路，水運，公路，航空，以及郵政等機關，職務上和軍事機關，更應打成一片。至於服務人員，不論前線與後方，都應加緊勞務，即令員司處在清閑的地方，也應自動尋求有益抗戰的工作，恰如前線士兵，把我們全部能力，很忠誠的貢獻於國家，明白的說，我們要迅速補充後方的運輸和通信線路

，藉以減少因交通工具缺乏之港口封鎖的困難；同時我們要增進西甯西北各省的開發速度，藉以和中央保持更密切的聯繫，諸如此類，都是目前交通員工所當加倍努力的。

（三）在業務方面，應該注意推陳出新，力求事業之不斷進步，須知我們服務的交通事業，是和民間生活，有密切關係的，平時民間利用交通工具，既成習慣，假使一旦稍有阻礙，當然感到種種的不便，這一點我們交通人員必須隨時隨地，盡力改善，今後我們既以西南西北諸省爲抗戰根據地，對於此等地方的交通業務，例如公路運輸，以及郵電通信等部門，應該改善之處頗多，凡我交通人員，自當努力，以求不斷的進步。

（四）在物力方面，應該加倍節約，因爲節約物力，對於抗戰前途，異常重大，只有大眾節約縮食，把財力物力都貢獻到抗戰方面，抗戰才能持久，勝利才有保障，節約物力，不僅私人應該如此就是對於公物，例如公家所用的汽油，紙張，筆墨，乃至旅費報銷等等，均應切實節省，必須物盡其用，不使稍有浪費。

以上所述，倘對當前局勢，有了這樣的認識，同時加上新的努力，腳踏實地，協力前進，自可集合各人的力量，以收羣策羣力的功效；而抗戰必勝，建國必成，一定會莊嚴而輝煌的實現的。

第二期抗戰與電信交通

陳樹人

本文作者陳樹人君，現任湖南軍政管理局總工程師，在衡陽主持湘南電信。承於百忙之中，惠示本文，盛意可感！以身臨其境之人，述實際擔任之事，宜其凡所立論，較一般爲更親切有味也。

編者謹注

(一) 我們怎樣打算？

抗戰到了第二階段，最後勝利，雖然可以保證的屬於我們，但是獲得最後勝利以前，尙待每個國民不辭堅苦去努力。

因爲戰爭是用民族生命來爭奪時間和空間，不過時間和空間的制勝，第一就靠交通工具，能够靈活運用。因此交通界員工，對於抗戰上所負的責任，特別重大，電信交通，爲流通消息的工具，也是整個交通的一環，和鐵道、公路、郵政，具有同樣的重要。

現在我們既來電信界服務，當此第二期抗戰開始，必須更加努力。那麼今後電信界該是怎樣努力，我想每個電信從業員，總得打算一下；而居領導地位的電信從業員，更應該加以切實的考量。

整個電訊交通的構成要素，具體點說，不外人力，機件和路線三點，在戰時中提高通訊的效

能適應作戰的環境，自應注意人事的調整，機件的節約，和線路的暢達。但如何使人事調整得宜，如何使機件運用經濟，又如何使電訊線路不生阻礙，對於第二期抗戰前途，是有極大關係的。

(二) 人員補充和改造

蔣百里先生說過：國防的基本條件，是「人」。我們可以把把握最後勝利的，是根據我們的人力、物力、高過敵人的一點，可是就我們電訊交通說，人，究竟怎樣？許多人的理想，以爲時至今日，電信從業員，包括報務，技工等，該有多餘；可是按諸實際并不這樣，不僅沒有多餘，而且還是缺乏；不祇是某一區，某一局的電信從業員的不够，所謂人手的缺乏，竟成了普遍的現象。尤其是局勢好轉以後，各地局處的恢復，線路的架設，對於電信從業員的需要，無疑義的將更迫切。所以爲目前計，爲將來計，對於人的補充，自應熟爲之計。關於人員量的補充，目前當局已在着手進行，例如貴陽、重慶，都有了報訓班，以爲電信界新的幹部，不過除開訓練新的報務員外，對於許多舊有報務人員，除有重大過失者外，亦應設法安插。最近各局都有臨時報員，臨時技工之類，薪水很少，工作都是一樣，我們爲解除電信交通人員的缺乏，仍應繼續雇用，同時部

中得制定一種臨時報員技工章程，或者條例，使他們有相當的保障，能够樂業。

以上所說報訓班培育新的幹部，起用舊的報員技工，和招考臨時報員技工，這不過僅僅在量的方面，加以補充，但是祇有「量」的增加，而沒有「質」的改進，也是不行的。

「質」的提高，是將全國優秀的青年報務員集中加以訓練，使他們有求更高深學識的機會，因爲電信是科學的產物，近年各國電信的進步，一日千里，許多小局裏的技工，往往墨守陳規，新的知識，異常缺乏，爲應付未來的工程，實在是不夠的，所以今後應該一方面，加緊訓練技工，另一方面，要將每區的技工，加以調整。

通信員工，除了「量」的補充，「質」的提高之外，同時還要人盡其才。最近許多小局子請求添人，十是以「報務增繁」四字，概括一切；試問究竟達到什麼程度，管理局和交通部，不一定明白，所以，今後各局請求添人，最低的原則，也得將報務次數、字數、作一比較。此外各局派班，也得使報務情況，與人手數目，有適當的配合，勿使過忙，也勿使過閒，同時必使能值快機器的，值快機；能值鍵盤的，值鍵盤；才做到了「人盡其用」。而人事的處理，才能說得上「合宜」二字。

(三) 機械的節約

戰壕裏的士兵，常常愛惜他的子彈，他以爲

每顆子彈，都可用來殺敵，反過來說，他沒有子彈，便失掉了戰鬥的能力。電信從業員之於機件，也是一樣，如果沒有機件，雖則有人，仍然無濟於事。要知我們日常所需的電信機件，材料十九來自國外，自己造的，比較很少，在這樣一個條件之下，我們該怎樣呢？應該像戰壕裏的戰士，愛惜他的子彈一樣，因為在此抗戰期間，添購機件；運送機件，困難甚多，對於機件，必須注意節約才好。本來交通部對於材料節省一節，早已有過通告，並會規定了三項辦法：(一)清開機器，一律用舊紙條；(二)公報抄寫，一律將舊報紙翻用；(三)韋氏機鑿報，報與報之間，相距不得逾半尺，雖僅限於某一部份的材料，為數無多，但是，推而廣之，將一局一局的累積上去，節省的數目，也就很可觀了。

談到機件，我們更不必隱諱，自己製造的，是十分的少，事事仰給外來，在今日已極其困難，惟有趁此機會，利用自己的人力物力。對於現有的電信機件製造廠，加以充實，強調他的構造能力；復次，便是蒐集全國電訊專家，竭精殫慮，研究各種電訊機件的構造和改進，必要時，還得延請歐美技術專家，加以指導。

至於機件的愛護，必須注重修理方面，機件略見缺陷，即須設法拆檢修理，為着修理機件，必定要儘量的補充各局的修機工具，所謂工欲善其事，必先利其器，還有一點，前方局處，即遇

軍事背進的時候，對於報話，仍應特別維護，能搬動的必須儘量帶走，確實因為環境的限制，不能帶走，只得加以破壞了。

(四)綫路的添設和維護

關於綫條，我們可以分作三部分說：(一)未完成的迅速添設；(二)完成的竭力維護；(三)不良的趕快整理。因為這次抗戰，戰區極廣，北起河套，南達粵漢，綫長數千里，流通消息，完全靠着電信工具，所以我們要把完整的通訊綫，很快的建設起來。以前我們看到許多：新綫尚未完成，某地方，便告淪陷，所以如此者，就是因為事前，沒有充分準備，事到臨頭，才去應付，當然來不及了。所以為補救此等缺憾，對於新綫的設立，應該迅速從事。

至於綫路的維護，固然是某一段，某一隊的經常工作，我們却希望他們更能認真工作，使前後方均能靠了這許多銅線，鐵綫，而取得密切的聯繫。就全國而論，對整理的綫路，似乎很多，為維持良好通訊，尚須及早調移，也是應該注意的。

以上所說，雖屬老生常談，但於抗戰前途，是有大益處的，所以我們今日能從本位上加鞭，注意我們的「人」，「機件」和「綫條」來幫助抗戰，其收效之大，或者遠在槍林彈雨中的戰士之上呢！

讀	者
通	信

漢行雜記

(一) 林文英

(一)川絲獨佔緬甸市場之原因

四川嘉定一帶之粗絲，在緬甸成獨佔之市場，每年經濟運入緬者，達數百萬元，為一重要之出口貨物。至今日本及印度之生絲與人造絲，尚不能在緬甸與吾競爭，奪吾市場。是誠一可注意之事。友人楊君釋其原因如下：

緬人生活之餘，頗愛裝飾，其所着下裙，喜用絲織品。一喜其優美，二愛其涼爽。同時絲織品中，緬人喜反光甚強者，行走時能因摩擦而嚙作響者。可以時常洗濯者，因該地天氣炎熱，汗水較大，須常洗垢，又能經久耐用。凡此條件，均非一般細絲及人造絲所能及，而獨川絲具備之。此真具特殊之性質，以應特殊之需要也。

川絲均取道河西，用駝馬運輸，費時至久，運費亦高。其所以不取道滇越鐵路經西貢而入仰光者，約有二因：(一)滇西向為歷史上之商道。絲商在滇緬各地，均設有行號，轉運銷售，自行辦理，不假手於外人。直接銷於緬甸之內地，(二)經過安南須過境稅，至仰光有進口稅，且轉運手續亦煩。由滇入緬除關稅須納出口稅外，緬境無關稅。此係中國條約所規定。此亦川絲取道河西出口之重要原因。滇緬公路現已完成，將來川絲必大部由汽車運紀矣。

廣西郵政應迎頭趕上

拔向

拔向君惠示此文，正在去年十月間漢口撤與之時。因本刊由湘經桂來渝，轉輾延遲，未能及早刊登，至以為歉！最近郵政問題，外界極爲重視，拔向君所論各點，語重心長，頗堪注意！

編者謹注

廣西僻處西南，是從前比較不大爲人注意的一省，不過自從抗戰發動以後，已成了重要的後方。在這十八個多月之中，不特爲桂柳各大城鎮的人口，有急激的增加，就是一向認爲窮僻的縣份，也添了不少的外省同胞郵政業務，因此便呈空前的發達；郵政管理局爲了多種關係，幾年以來，遷設在豐寧，沒有遷到新省會的桂林來。其實如果人員有了適宜的分配和調度，即使管理局不遷動，也不難應付自如。不過自從民國廿五年廣西省會移設桂林以後，原有的桂林二等郵局，經過了很長的時間，才順應廣西省政府的意旨，擴升爲一等局。當時人少事繁，不能適應民衆需要的事實，不勝枚舉。因爲大多數的郵務人員，向來偏重保守方面，即使事實有改革的需要，而且很明顯地擺在眼前，也往往置之不理，一區區等到有人「上或外界」來推動，才想去改。從好的方面說，是守法；從不好的方面說，是落伍。

而其結果，便使社會和民衆感覺極大的不便。經過了一年多的外力推動，桂林郵局，算是已經增加了十來名的人手，酌盈劑虛，局務算是可以應付了。可是兩年來桂林局舊有人員所受到突然驟增的忙碌，和桂林民衆所感受的意外不便，現在又搬到柳州來了。柳州是二等局，職員只有幾個人，它的業務，就包裹和匯兌來說，幾乎與管理局的專事相埒，人少事繁的現象，極其明顯，辦事手續，也不免脫了常軌。譬如入口就地投送的包裹，就常常要領包商人自己來割袋口，其他如匯票核對據，往往不能當日發出，這些都和郵局信譽有關。還有當日下午，由汽車運到的信件，照例地要留待一天才能投送，辦事的成效，雖然是不滿人意，可是柳州局的人員，沒有一個不是筋疲力竭的。而柳州員工方面，雖然已經盡了最大的努力，而成效還是談不到。因此郵務人員的適當支配（不是表面的，應是實際的）是何等的重要啊！前幾時候，郵政總局，遇着一件公事，大意是這樣的：「有人投函郵政總局，說湖南郵政管理局辦事百般不滿意，尤其是長沙局營業部份，列舉多端不便民衆的事實，請求令飭改善，總局乃乘機通令各郵區有則改之，無則加勉，注意振刷精神，應付困難。」等語，筆者當時看到這件公事，心裏想：以爲今後該有相當的

改進，豈知幾個月來，仍是一無動作，公事似乎只要各有關的人簽了字，就算辦妥。

原來一個機關，要事情辦得好，要有精明幹練的長官，同時還要有好的幹部，好的幹部不是天掉下來的。如果長官，果真賢明能幹，本來不好的幹部也會訓練成好的，反之，就是有很好的幹部，也得不着益處的。賞罰分明，組織嚴密，是從章則條文上可以見到的。郵政的好處，是有較良的治法，但有治法還要有治人才行。譬如郵局裏口頭和書面的語誠，本來是一種精神上的懲戒，如果軍重引用，很可喚起員工去注意職責，現在廣西頗有一部分担任封發郵件的人員，對於公事，存了一種消極觀念，這是爲什麼呢？因爲他們（指駐在繁局的）往往二三小時之內，要封發幾十袋的郵件，經手登列的袋號和單號，總在百數以上，他們誤列一個袋號或單號，就得受一次口頭語誠，積三次口頭語誠，就來一次書面語誠，然後和他們的考成，也有了關係。辦事忽略，宜先考慮其致錯原因，如果確因事忙時促無法避免的話，那就應該加以原諒，因爲像這樣的錯誤，即使罰他薪水，也沒有使之完全避免的把握，試問頻頻語誠，有什麼用呢？現在我將總局管理業務上應注意和改善之點，分述如次：

（一）舊案留口：因爲本局各股組間，辦事上缺乏完善聯繫，於是在人事上，各自拚命，爭取幹練人員；在公事上可推則推，以那

爲概，郵局傳統觀念，總以行政部份，比營業部份爲重，因此本地股便成爲低能兒的尾閘，而「本地股」中，又因售票窗口，沒有什麼大責任，便以窗口爲尾閘，這「本地股」就造成了售票窗口不必要的擁擠，買一張五分郵票，或寄一封掛號信，竟要等待幾十分鐘的，似此怎能談得上便民呢！

③信件投遞：廣西郵局當天下午到站汽車帶運的信件，往往不能當天派送，必須到了下一天上午十點鐘以後，才可分發，此種遲緩原因，由於此間開信樓，須多開到下午五點鐘爲止，信差最遲在下午六時左右必須派出，私寄入口郵件，多數是車運的，因此多數的信件，都受到耽誤的結果。於是寄車私帶信件的問題日趨嚴重，「郵局太遠」便成了寄私信人的藉口了。所以郵政局的投遞信件，應儘可能的延到晚上，抽出白天的時間，以供信差們休息的機會。萬一不敷分配，儘可增加信差名額，因此所付的開支，很可以就消滅私信後所增加的收入來彌補的。（筆者按：此種情形，相信廣西區域以內，凡有汽車通行的地方，都有酌量改善之必要）

④匯票：查匯票背面章程摘要第二條，有：「必要時得察驗封裝匯票之掛號信封」的規定，辦理匯票的人，往往越往過正，即使收銀人的私章蓋妥，儘忘記攜帶信封，也拒絕取款，此對住居較遠的收款人，是很不便利的。但是這個習慣，至今尚沒有一個人把他改良。適當買匯票不多成了每個人的主業，此外因沒有私章而要取具鋪保的，手續也太麻煩了。

⑤詢事：詢事處，祇有一塊招牌，主管人員，往往另兼他職，所以要向郵局詢問的人，大都不得要領，甚至郵局人員竟以厲言相向，開罪於人。

⑥傳達：大凡郵局派充傳達的人，正與售票窗口一樣，多是各組處不要的低能兒，別說常識不夠，就是應付也特別笨拙，因此造成民衆不少的反感。

除了上面幾項之外，他如欠資郵件之必要收件人，到局領取和未派妥的掛號郵件，沒有指定專人辦理候領事宜，以致收信人入局詢問，往往不得要領，甚至跑了二三次，還因該段信差不在局內，收不到所欲領取的信件。此種情形，都是去盡人事的結果。

自今以往，甚望廣西郵政當局，不要處處拘泥舊日規序，一切業務，宜先適應社會環境需要，不論機構方面，手續方面，甚至方法方面，在事實上必須改善者，均應斟酌情形，加以變通，而使民衆減少不良印象，事業才有進步。

「批評」與「改進」野馬

最近各方面對於郵政問題，因迫乎需要，頗爲注意；而郵政當局，極推廣虛納，力求刷新，確是郵政前途極好的現象。由此更深信需要是批評的起點；而批評却是改進的基礎。

郵政制度，誰都相信是中國不可多得的良好組織。不過制度是時代的產物，時代在變化，制度也不能不因時制宜；同時爲制度所屬各部門工作的人，更不能不因應潮流，力求進步。抗戰以來，海口交通，變化莫測；內地運輸，困難萬分，而郵政能在這種千辛萬苦的環境中，得到現有的成績，我敢斷定每個郵務同人確已盡其最大的努力；尤其辦理軍郵的同志，冒險工作，令人敬佩！不過進一步假設能隨時在調整人事，充實設備，注意運輸三方面更求改進，我相信郵政的成績一定會有意外的收穫！調整人事方面，聽說當局已將淪陷區域得力人員，設法調至後方，並通知各區管理局隨時注意軍事變化後成爲當局之人手問題，以資應付。充實設備方面，當以如何使所存郵件減損空襲損失爲最關重要，亟應細細未雨，先事預防。至於運輸工具，聽說郵局已陸續購進新車，正可支配運用，不過汽車的保養和修理，極爲重要，我相信當局早已注意及此，毋待贅述矣！

輕便鐵道之建築問題

速築，速拆，速運！

章祐

輕便鐵道，有工速費省等項而外，并以國有各路前於淪陷之際，拆卸轉運，深成困難，倘今後後方建成輕便鐵道，萬一我方再求深入邊疆，則隨拆隨鋪隨運，輕便鐵道之數量雖有限，而運用不離我手，設或前方軍事推進收復各區原有交通未及修復，輕便鐵道，可濟其急，是輕便鐵道進退可用之特點，即就設置資產而言，則輕便鐵道亦較目前運用最廣之公路汽車為合理，茲約略設例如下：

○輕便鐵道：茲假定鋪築二千公里，每公里需鋼軌三十噸，每噸需價八百元，共合洋四百八十萬元，機車四百輛（按車站設備約每五公里一站，每站分配機車一輛計算如上數）每輛價值以六萬元計，共合洋二千四百萬元，車皮一萬二千噸，每噸價值四百元，共合洋四百八十萬元，另加其他設備意外費洋三百二十萬元，總共洋八千萬元。

○公路汽車：假定購車二千輛，其配件車胎齊全，足保一年應用，平均每輛需價萬元，共合洋二千萬元。又以每車逐日行駛二百五十公里計算，每年共需油費五千七百六十萬元，另加其他設備意外費洋三百萬元，總共洋八千零六十萬元。

以上兩項投資數量相若，然而運量則相差甚遠，茲以渝昆距

抗戰以來，國有各路相繼淪陷者，計達六千七百餘公里，然而搶拆後移者，不及百分之一。後方新路其隣近戰區者，未及成功，便須拆毀，興工不易，移運尤難。現在西南前後方交通，尤感缺乏，於是各方主張趕築軍用輕便鐵道，藉應抗戰需要者，尤甚響應上。茲將本部顧問章祐君，按監章以覽君，及其外員對於建築輕便鐵道之意見，披露於此，以供同人之公共研究。

離計算，汽車每一週轉，假定需時八日，以每車載重二噸計，共為四千噸，若以八天除之，則渝昆每天各可到貨五百噸，兩地共為一千噸。至若輕便鐵道之運量，為一萬二千噸，亦以八日除之，則渝昆每日可到貨一千五百噸，兩地共為三千噸，可見輕便鐵道與汽車在同樣投資數量下，其運量差別，每日達二千噸之鉅。現在重慶下游各處，如萬縣，宜昌，長沙，岳州等埠，據二十六年統計貨值如下：

甲、洋貨進口共為一〇，九九七，二四七元
乙、土貨出口共為二〇九，二〇五元

丙、土貨進口共為一〇，八五七，一九一元

丁、土貨轉口共為一〇，六四六，五〇〇元

依據上述洋土各貨運狀，將來輕便鐵道一成，不惟不虞無以營運，亦且可以拆動運輸，增加出口。

又以運費比較，設汽車二千輛，每輛可載二噸，每車每日設可行二百五十公里，每公里每噸需運費六角，則每日共應收費洋六十萬元。又設輕便鐵道每列車每公里需費二元，則四百車每日行二百五十公里，需費為二十萬元。

輕便鐵道每日既可進款二十萬元，而每日所費去之煤油，每列每公里，以用三十公斤計，則四百列車每日行二百五十公里，共需三千噸，每噸三十元，需費九萬元。所有進款，尚餘十一萬元，社會負擔較輕，而鐵道方面亦有裕餘。他如公路購置汽車及配件等項，臨時一載，配件用盡，漏尾難審，亦屬可慮。（下略）

就公路鋪輕軌之研究

韋以勳

(一)事實困難

在已成公路上鋪設窄軌軍用輕便鐵道，實感困難。即以××公路東路而言，該路線係經過××而達××全程路線長度為九百餘公里，全路工程以××至××一段，最為困難。因該段路線所經多係大山，為地勢所致，採用「之」字形路線甚多，次為××至××一段，全線最闊道半徑為十公尺，最大坡度為百分之八至百分之十，路基寬度為九公尺，路面寬度為五公尺，但全線所鋪路面，不足五公尺者甚多。

軍用窄軌輕便鐵道，雖可以行駛於比普通窄軌鐵路坡度較大闊度較小之路線，然半徑亦不宜小於三十公尺，坡度最大不宜過百分之五。蓋此種輕便蒸汽機車，牽引能力在平道上可以拖十輛車者，若百分之三坡度上行駛，則輛數必極減少矣。

軍用窄軌輕便鐵道，所佔地位最少需九英尺(二，五公尺)故不在足五公尺路面之公路線上，鋪設軍用窄軌輕便鐵道，同時再行駛汽車頗為困難矣。

(二)修改工程

據前節所述欲就公路鋪設軍用窄道輕便鐵道

，則公路路線坡度，應設法減小，坡度亦應改小，路基路面應增加寬度，以川滇公路論，因路線地位，大都在深山之中，倘不將路線修改，路面加寬鋪設軍用窄軌輕便鐵道，更不可能。

公路上若需修整路基，俾合鋪設輕便鐵路之用，工程費用頗大，約略估計，每公里需三千元至五千元不等。最快完工期限，需時亦在五個月左右。

再公路行車跨越較大河川，均賴船渡，如行駛鐵道，勢必須建築橋樑，建橋需費浩大，估計此項建築費每公里需二千元左右，需時非少，就以上而論一千公里之公路路基加以修改，橋樑予以添築，需費已五百萬至七百萬，需時已六七個月矣。

(三)材料與經費

鋪設軍用窄軌輕便鐵路，需大量建築材料與設備費及施工時日。因軍用窄軌輕便鐵道，每公里需三十噸，鋼軌每噸目前值八百元，連同道砟枕木等，每公里需款約三萬元，一千公里即三十萬元。至於車輛設備，亦可略估如后：

假定全線需機車五十輛，每輛值六萬元，共需三百萬元；行車勢必沿途設立車站，以及電信設備等，與修理機車車輛廠，設備規模，以一千公里計，需費約二百萬元。故鋪設軍用窄軌輕便鐵道，路基橋樑在外，僅軌道貨車機車，設立車

站及修理機車車輛廠等行車設備，一千公里需款約計三千八百餘萬元，至於鋪築時間之快遲，均視材料工人運輸配置而定，現在國內交通困難，材料輸入不易，決不能如歐戰時建築輕便鐵道之迅速。

(四)運輸數量

軍用輕便鐵道運輸量，如行車以每小時十五公里計，每日可駛二十小時，合三百公里全程一千公里，行駛須時四天，回程四天，再加裝卸貨物等停留共需十二天，有五百輛貨車，每輛車裝五噸，計共裝二千五百噸，估計每日可運二百噸，如調度有方，可達二百五十噸。

(五)適宜辦法

鋪設軍用窄軌輕便鐵道，雖然費用浩大，需時甚久，但如能採購一二千公里之軍用輕便鐵道之材料與相當之車輛及機車，分鋪於已成建築中之鐵路之路基上，用以轉運築路，材料遂段向前推進，既可使築路迅速，又可在路未成時，輔助軍用及貨品之運輸，待鐵路完成以後，此項材料車輛又可移往其他新路永遠利用，根據此項辦法，似可：

(甲)將坡度闊度等合於鋪設軍用窄軌輕便鐵道及建築中之××鐵路，路基趕速修成，橋樑按便道方法修通，在該路外洋築路材料

輕便鐵道之優點某外員

不要信號裝置，僅需守路者手執紅旗及綠旗或提燈，不要車站，只需多架護車支軌，以免對開之車等候多時。

最好購置法國材料，俾得容易進口。速修理廠最好設在昆明，另在瀘州設一小修理廠，至於火車頭應用煤炭，抑用柴油發動機，則視其價錢之高低及購辦之難易而定可耳。

此項窄軌鐵道(軌寬六十公分)大部可利用××至××之公路路基，對於汽車交通，雖有妨礙，究屬有限，諍之比利時之國營汽車道上，極多類似上述之鐵道可知。惟汽車道上之傾斜高於百分之五至百分之六之處，則須另籌路基。

據專家估計，材料及土工費用，總計不過國幣六百萬元。若多處同時開始建築，路基約五個月可完工。材料如已辦妥，再加幾個星期即可全部完成。以後若川滇鐵道完成，此路材料，亦易拆卸，耗費亦不大，並可移設於他處，如北方等處。

總之，應注意過去的經驗，如歐戰時德國最高統帥部利用比利時之窄軌鐵道，及在俄國與巴爾幹延築新輕便鐵道是也。

未運入之前，橋樑未成以前，就其已成路基上逐段暫時加鋪軍用窄軌輕便鐵道，先行車輛，一俟正式材料到後，再逐漸改為正式路軌如斯則該路在未建築完成通車以前，即可行駛輕便車輛，輔助軍運。

(三) 擬將××鐵路東西兩段路軌，先將路基，照鐵路之規定，修成橋樑，用便道方法修通兩段路基，由邊境向東而修，逐漸在路基上鋪設輕便鐵道，行駛輕便車輛，既可以補助軍用品之輸入，又可以將外洋建築材料，由該路方面輸入。東段路基由××西進，在外洋築路材料未輸入前，可先在該路軌上行駛汽車，或手推有軌工程小車，如有此項公路並行之路線，可使軍用品之運輸量及築路速度增加不少矣。

(六) 結論

總之，鋪設軍用輕便鐵道，如能就合用之路基上先行鋪築，在抗戰期間，增加運輸量，收效必大，所費亦小，其對於防禦力之補充，頗為重要。蓋此項輕便鐵道，拆卸轉運，均較便利，目前之用，既已上述；將來抗戰勝利在恢復舊鐵路線時如遇有已毀，或其他阻礙，或欲增加前方公路之運輸，在正式路修復以前，輕便鐵道，隨時均可利用，其一般之重要性，頗有研究之價值，惟其應用，誠非一舉也。

運輸路軌之應改良，乃屬事實。戰事延長時間，則運輸路軌愈為重要，而運輸方法，亦應愈多，以確保輸入軍用品及輸出本國貨物之安全，因對於挑夫、駝隊、兩輪車及飛機之運輸，須盡各種方法，以保持後方交通，故最可靠而運輸量最大又最便宜者，至今一般仍公認是鐵道，就是窄軌鐵道；蓋其建築速而又省，修理又易。當戰時軍量鐵道被破壞之時，此項鐵道，應用最良。

一九三八年十二月中旬，據可靠的計算，自昆明經貴陽至重慶之汽車道上，平均每日可運輸三十五噸之商品及同量之軍用品。其時至今或已增加，亦許已經增加一倍，但無論如何，即放大汽車縱列，當亦不能達到每日運輸五百噸。如窄軌鐵道上二十列車(上下行車各十列)很平常的成績，假使調度得宜，即超過五百噸，亦非難事。若用汽車運輸，不特耗費汽油，汽車本身，極易損壞，而且中途極易落伍，故為久遠計，汽車縱列，實不能與窄軌鐵道相比語也。據確實報告去年十二月初，有三噸半新卡車廿五輛，由廣州運至重慶，中途有八輛落伍，其中五輛，經過許多修理，許久之後，始到達目的地，其餘三輛，則竟完全損失矣。

在窄軌鐵道上行車最小速度，每小時可行八十公里，非常安全，其行車設備，亦極簡單，

本刊：

歡迎投稿

歡迎來函

公路的困難究在何處

陳本端

一、廠內車多路上車少

本人在最近的幾個月內，由廣東經桂黔兩省，到重慶，又由重慶經蓉，而至川陝的公路上，一路所見所聞，感覺現在公路交通，有兩件最大的困難：一件是燃料的供不應求；另一件是車輛的修理困難。二者之中，燃料猶在其次，車輛修理，可說最關重要。目前有一種特殊的現象，就是左廠內修理的車輛，比較在路上行駛的為多。本來照理論來說，應當路上行駛的車輛，要比在廠內修理的多十倍。現在事實適得其反，豈不是一種怪現象，而形成當前最嚴重的問題！

二、單靠修理不能挽救

現在配件製造修理廠的籌設，和機務人員的訓練，均在積極進行之中，但歸根說起來，仍是治標的方法，而不是治本的大計。以後公路運輸，日漸增加，車輛日多，即應修理設備，隨之加增，仍不致修不勝修，結果仍然免不了廠內車多路上車少的現象。會憶由廣州到柳州的時候，看見許多新車，由粵駛入內地，僅僅到了柳州，銅板即有折斷，或者機器出了毛病，中途即須加以修理。新車尚未用，就變成了老車，言之痛惜！一輛車本來可走十萬哩的壽命，現在最高能到一

半，就要夭亡。譬如一個人，要想長壽，第一須要先天充足，身體強壯，第二要保持健康，並不是天天服藥，可以維持的。車輛又何獨不然？

三、根本問題還在路面

醫生與藥材不是日常的必需品，但是人不能不生病，醫生與藥材是偶爾需要的。所以車輛的修理，亦如同醫生與藥材一樣，不是不需要，但是不能完全依靠修理。最要緊的，第一先要充足，就是要嚴厲檢驗入口車輛機身，這我相信已經有人負責注意，第二保障健康，就是要車輛出毛病的原因，這恐怕還沒有人澈底注意研究。目前西南西北各省的公路，多在改善之中。將來路線坡度等等，均改成標準化的時候，仍然不能解決這個問題。因為欲減少車輛折舊，避免意外損傷，并且節省汽油的惟一條件，是需要平坦堅固的路面。所以千句併一句，路面問題，乃是目前公路交通事業方面的最要問題！

四、欲救路面先重土壤

談起路面的問題，真是千言萬語，不知從何處說起。所可肯定的，就是馬克當路石路，是一定要打倒而不可採用。況且我們公路上的碎石路面，還完全是合格的馬克當路石路，僅僅用泥

漿灌入石塊之內，加以滾壓而已。須知馬克當路石路面，還是十八世紀中葉的發明品，當時交通的工具，是騾馬車輛，速度慢，載重少，應用最適宜。現在汽車發達，這樣的路面，已不合用，因為輕汽車行駛，上層的沙土，經磨擦而變成灰塵，於是石塊乃曝露於外。此時汽車的後輪，因速度快，載重大的原因，輪後發生真空的現象，其力能將石塊吸起，隨車飄浮於路面之上，車輛愈重，速度愈快，則此種現象愈甚。其結果是使面層以下的石子，均翻露於路面之上。故普通馬克當路石路面，經行車之後，其損壞之速，殊足驚人！西北西南各省公路的路面，大抵如此。所以車輛的損傷原因，亦在於此。

改良路面之建築法，一般人的意見，拍油水泥路面是最好，但是造價奇昂，我們辦不到，只能如此下去。但決不是正當的理論。中國雖然是窮，但即如黃金的美國，在最近十年來，亦何嘗不在打窮算盤？拍油水泥路面，連他們亦覺得貴，而極力的去研究經濟化路面建築的方法。那末我們為什麼不去研究採用？路面的最大關係，在於土壤，所以我們第一步要向土壤方面去着手，由土壤的研究，可以得到一個比較馬克當路石路好過數倍的路面。路面平坦堅固，車輛不致再有微目前的那樣容易損傷。損傷既少，則修理的工作必減。現在修理的設備，亦必是够醫治車輛的小毛病，何況除此之外，還可延長車輛壽命呢？

★戰地★
★通訊★

漢口淪陷前後

樓 琪

(一)人間地獄

漢口自去年十月二十四日，我政府決定改變策略後，市面頓呈蕭條緊張之象，特區與江漢路以上各商店完全關閉，中山路以南全無電燈，成爲黑暗世界，中山路通宵祇見我軍撤退，有時聞爆炸聲，蓋我軍正開始破壞工作也。

二十五日午後特區各處，發現外僑杜百里饒神父等所組織之安全區佈告。該佈告大意謂特一特二特三各區連同法租界均劃爲安全區，原住該區內人民，儘可安居樂業，所有安全區治安，統由僑民委員會維持等語。該委員會於當晚在金城銀行成立辦事處，同時英美海軍登岸在特區各橋門站崗。當日午刻法租界橋門均閉，僅開江邊一門，以便有通行證者出入。市民之無法租界通行證者，多聚集租界橋門以外，有乘機混入者，亦有賄賂法捕而入者。於是法租界人數驟增，特區行人稀少，店戶完全停閉，景象至爲淒涼。當晚我軍破壞工作尤烈，火光於微雨中照耀全市，爆炸聲連綿不絕，自來水廠亦已停止給水。

二十六日上午敵海軍戰艦多艘已馳抵漢口，敵機數十架在天空盤旋低飛，下午二時許，敵海軍登岸，即行闖入特二三區內。金城大樓僑委會

辦事處，留有僑民數人在內辦公，亦被敵兵驅逐。英美水兵無法維持特區秩序，不能不撤退回艦。於是特區全被佔領。凡信賴安全區之安全，未行遷避因而損失生命財產者，不知凡幾。

二十七日敵陸軍佔領大智門車站，及特一區華景街一帶。一部份陸軍開至橋口附近，於是日起敵軍縱火焚燒華景街，景家台，黃陂街，武聖廟，四官殿等處，因消防隊已隨我軍撤退，水源亦已斷絕，又復禁止救火，有延燒至七天之久者，情形極爲混亂。敵兵酗酒者多，蹂躪遺旁，毫無紀律，侮辱婦女，搜索財物，日必數起。晚間六點起戒嚴斷絕交通，更可任意衝入住戶，無所不爲，難民區已與外界隔絕，僅有敵兵自由出入，竟成人間地獄。外僑多數未曾離漢，仍住特區內，敵憲兵部特於各僑民住宅或商店門口，粘貼「外人房屋禁止直入」紙條，以示保護，但國人住戶傢具之精美者，均被拉夫搬上敵艦，運送回國，其較劣者則被劈燒取燬，各中外棧房寄存之我國人民貨物器材，亦被劫奪一空，凡此擄竊行爲，不一而足，甚至陰溝鐵蓋廢鐵鋪鍊，亦被搬運無遺。最可笑者，敵拉華工搬運時攝影宣傳，係中國人自行取景。敵僑因士兵橫行無忌，憲兵部

或特務部未嚴約束，亦長隨行外搗，藉口謂武漢方面無新聞可訪，且水電停頓，沐浴不便等理由，於十一月三日即用飛機送饒神父與各國留漢新聞記者赴滬，其心虛可知。

是時法租界人滿爲患，法捕房佈告凡未納戶口捐，無准居證，與事前未報戶口者，清查後將嚴行驅逐，居民大起恐慌，嗣因事實困難，法領事略爲變通辦理，准予補報納捐，人心爲之稍安。但敵人於十月底恢復水廠後，仍將法租界水管關閉，不給自來水，亦不許人民在江邊取水，法當局抗議無效，乃於江邊裝置抽水機，令人民至指定路口各龍頭處取水。所有聚水人民，携桶列隊按次給水，並由各僑民組織服務團論流監視，以維秩序。惟以人數過多，有街頭守候數小時而不獲滴水者，其狀至爲可憐。數月來仍然如此，迄未接通，而敵人睹此情狀，毫無惻隱之心，轉以爲樂，時常派人前來拍照，藉以宣傳法租界居住之痛苦。猶憶美國合衆社記者露本司小姐於敵人新聞會談中，曾以何故不給法界自來水爲詢，該發言人竟云「法租界鐵網多處阻攔，水源何能流通」，當時聞堂大笑，至今猶成話柄，不獨此也，即其聯盟國之國民，亦難倖免衝突。如特二區中意輪船公司強被驅逐，佔爲敵海軍瞭望台，意領交涉免還，不能生效，該公司之「ALCOA」輪，不准停泊法界江邊，迫令移泊特一區。西門子洋行受押特三區之房產被佔駐兵，德領區

與敵酋及領事商議護送，不得要領，經報告德政府電駐日大使，向京外省交涉，輾轉四月，仍未運出。又某洋行大抵德人於某日下午六時戒嚴後行入特區，自以爲無事，不料被兵海陸互敵。該德人以一人力擊二人，仍能獲勝，甚爲得意。嗣後敵商人婦孺妓女等數千人攜帶貨物搭運輸艦來漢，因前後租界房屋多被炸毀，不能在原處居住，凡特區內較好之國人房屋，均被逼迫遷讓，且有不准空人離開，器物悉被收沒者。各浪人又復申同聲，騙取國人高額保險費，擔保免遷，結果徒耗財物，仍難安居。

(一) 漢奸無恥

我國英男空軍時來襲擊，敵軍畏懼深。每日昇高汽球窺望，以資戒備。各軍事機關均盤踞特區之內，不敢散處郊外。如四明銀行爲敵陸軍司令部，金城銀行爲敵陸軍特務部，鹽業銀行爲敵華中總指揮部，中國銀行爲敵憲兵大隊部，國貨銀行爲敵警備司令部，大陸銀行爲敵華中五省維持會指揮部，中央銀行爲敵海軍特務部等。長江內大小敵艦數百艘，泰牛係將民船加裝油機者，亦係分泊多處，以免集中目標，易受轟炸。尤可鄙者，敵旗艦期泊近英國兵船之傍，俾有掩護，並曾拉夫搬運火場之瓦礫，往王家墩供給敵軍修造地下飛機場及油庫。

十一月十五日，敵海陸軍特務部佈告，重新劃分江漢路至民生路爲商業區，民生路至大王廟

爲日華區。再上至禮口爲中國區(即難民區)，中山路以南至鐵路邊及舊模範區爲軍事區，禁止通行。所有原住特區商業區及日華區人民，凡十歲以上者，須每人檢附像片二紙，詳填戶口單，並取其五家鋪保，向特務部請求發給安居證，始准在敵區內居住行動。所有生死移動，必須隨時報告。如經查出無安居證者，均被逐入難民區，或被作爲不良份子治罪。法界住民願遷出者，可由法捕房代辦登記手續，因而敵商照像館生意激增，惟行路時遇見站崗敵兵，必須脫帽行九十度以上之鞠躬禮，並出示本人之安居證，守候核對照片後，始能離開。稍有疏忽，即遭槍柄之敲擊，人民無不切齒痛恨！

十一月二十五日，漢口僑維持會成立。計選

國楨爲會長，李逆鼎安爲僑財政局長，楊逆輝廷爲僑社社會局長，劉逆瀛如爲僑警察總監。按李逆原係新市場經理。法租界糧食與米蔬，本由漁船自江邊運入，或由法租界特區毗連處擲入，物價已較平時高昂一倍，十二月三日計逆被刺後，敵對法租界益形仇視，其所出版之武漢報，對於法界攻擊不遺餘力。四日起實行封鎖法租界，漁船不許入法界，所有偷送食料入法界之處，均被查電封閉。於是法界食料奇缺，物價暴漲，肉每斤一元四角，魚每斤一元，煤球每擔十六元，米每擔三十餘元，白煤每噸二百元，且不易購到，蓋此種貨物均係由外僑與印度人設法零星偷運也。

法界電燈本由特區英商電燈公司供給，但因無法得煤，敵人一日不允供煤，則一日停電，洋油臘燭等物亦昂貴異常。敵兵有通行證者亦時常闖入法界，強使軍用票，有值九十二元之皮貨僅以四十元強行取去者。

(二) 交通情況

漢口淪陷後，電報電話均已停止，敵未即恢復電信。怡和公司乘機於吉和寶和兩輪上設置電台，半公開發商電。其通報地點，初僅上海一處，後加通宜滬二處。十一月初敵在上海銀行內設立無線電局，稱爲華中電信株式會社，開始發發電報，多數用戶之裝有電話機未拆者，均被拆奪。敵廣播電台於十一月下旬成立，設在特區二區適安總會內，廣播時間每晚七至十時，長波週率與我中央廣播台至爲接近，短波週率與我貴陽廣播台至爲接近。平漢鐵路通至花園，粵漢路通至岳陽，但常被我游擊隊襲斷，時有阻滯。

本刊徵文

題目：車輛填了當司機站員的該怎樣想辦法補救？
酬金：第一第二第三名各酬現金。
截稿：本年四月二十日止(運寄重慶本部)
發表：在第十七期本刊(五月一日出版)

本部擬訂視察制度之討論

本部為確立視察制度，由參事廳召集各部份，於三月三日商討論。到有：參事廳王參事輔宜，技師顧鄭方正方，秘書廳薛秘書光前，電政司陶帶辦風山，人事司王帶辦文山，航政司吳帶辦元超，王科長沈，公路總管理處康帶辦時振，郵政總局蕭副局長靜軒，以及第一區電政特派員辦事處朱特派員一成，西南公路運輸管理局薛局長次華等十餘人。茲將各方意見摘錄刊錄於後：

蕭靜軒先生

查制度。

郵政視察制度，可分為兩大部份：(一)郵政總局視察制度；(二)各區郵政管理局巡視制度。

(一)管理局巡查制度：每一管理局設巡員若干人，(人數依所轄局所數目之多寡而定，大抵四五人)，由各管理局局長，就所屬之資深郵務員中遴選，呈由郵政總局派充，隨時派往所屬局所視察。大抵一等局及代辦所，每半年視查一次，各二三等局每三個月視查一次。每一局所，每年至少應視查一次。此外，每一管理局另設本地巡員一人或二人，專查所在地之支局代辦所

及代售處。每一支局，至少每月視查一次。各巡員巡查之目的，為(一)效能；(二)帳目；(三)擴展三種。郵局印有一種問答式之巡查報告書，將應行查視之要點，逐一印就。巡員查視時，只須分別填報。此外，另有一種巡員日記，發由各局所及巡員各存一本，如巡員對於某一局所有何興事或指導事項，可分別在該局及其本人之日記簿內填明，下次另一巡員來查該局時，應細閱該局所存之日記，查明該局已否照辦。

郵政總局視察制度：設視察長一人，視察二人至四人。又副視察二人至四人，由郵政總局局長，就資深郵務長副郵務長中，遴選呈由部長派充。其查視各管理局及重要一等局之目的及任務，與各管理局巡員視查所屬郵局者同。

薛光前先生

郵政視察制度之重心，在各管理局之巡員，而不在于總局之視察；故電政公路方面，為欲行起見，似宜先行確立各電政公路管理局對於所屬各電政公路機關巡查制度。再查郵政巡視制度之特點，

為：(一)注重間接調查，以旁敲側擊方法，取得調查資料。(二)巡查之職務，除消極的考查外，並着重於推廣業務，故就地相博處理之權力較大。(三)巡員之資格，每較被視查局所之主管人員為高，故其地位與威望亦較大，執行事務亦較易。倘對於巡員出巡時之舉止言行，有詳細周密之規定。故巡員或能循軌蹈矩，知所適從。(四)巡員之責任極大，如有應報告而不報告之事項，為下次巡員發覺時，應負重大之疏忽責任。(五)報告書採問答方式，有一定之格式。填報較易，考核亦較易，且可不如一般報告書之含混，或依感情作用而故為出入。惟電政與郵政之情形不同：(一)電政管理局職限，不如郵政管理局之充實。(二)電政包括工務，機務，業務，財務會計，其所涉及之技術與事務範圍甚廣。故欲選擇資格較深，技術較精之人員，於郵政為困難。至公路與郵政之情形，較為相近，亦較易實行。惟悉視察制度之根本問題，還在人選方面。

朱一成先生

電政方面，欲樹立健全之視察制度，確有如薛秘書所言之實際困難。良以電信包括之技術範圍過廣，欲求一專精機工業務之人選擔任視察工作，極為不易。過去軍政視察，偏消極的防弊。現在戰時軍政重要，常須上級隨時派員指導，協助改進。此事恐非一二人所易為力，倘能組織視察隊，集中人才，常川赴各局所查視，一見缺點或困難，即就地立劃解決。

陶鳳山先生

已有，此次擬訂時，仍可酌

辦法極好，甚可徵行。至於朱特派員所督視察隊一節，恐帶人需時較多，辦理尤為不易。好在一區內假定有視察員若干人，每人熟悉一種技術，即可輪流注意視察一種工作也。

王 沈先生

在各地航政局原已有巡迴視察辦法，行之已有年所。惟郵政巡員制度，頗有特點，可資參考徵行。擬即將原有巡迴視察辦法，參酌修改，以臻完善。

王輔官先生

現在綜合各方面的意見，可作一結論：(一)先確立各

度；(二)上項制度，因各省份情形不同，可由各部份參酌郵政制度，起草辦法，發參事廳彙辦。

抗戰文摘

本部張部長為空軍陣亡將士成都追悼會，及天水行營三七西安殉職將士，撰聯致電

輓成都空軍陣亡將士

碧血灑疆場，射日同歸後舉毅；孤忠衛社稷，招魂合在武鄉祠。

輓二七西安殉職將士

運道竟捐軀，瑛鶴臨沙，同悲浩劫；倉皇歸殉職，駑駘馬革，一槩成仁。

部務紀要

▲本部參加川康視察

國民參政會川康建設明成會，為考察川康建設，特組織川康視察團，並邀合部會派員參加，以備諮詢。本部特派公路管理處主任督察工程師蔣慶君，航政司科員吳有交君，技士程嘉慶君，川康電政管理局業務稽查張學甫君，四川郵政管理局郵務員葛耕甫君，分別參加視察。西川路組經馬邊，宜賓，瀘縣，西昌等處，由蔣吳兩君參加。東路組經水川，西陽，萬縣，大竹等處，由程君參加。西康區經雅安及西康舊有確定以西各縣，由張葛兩君參加。開視察團已於三月十八日由渝出發，為期兩月，即可畢事。本部除蔣君擬於五月一日動身，參加南路組之第二段視察，及葛君現在成都，擬作視察團經蓉時加入外，其餘吳程張三君，均已隨同首途云。

▲「交通一號」機失事

飛行渝哈之「交通一號」巨型機，由蓉飛渝後，因略有損壞，於三月十二日起飛昆明準備修理，匪飛至威寧上空，居中發動機發生障礙，該地崇山峻嶺，降落極為困難，並因氣候惡劣，致墜巨禍。該機經二日之努力搜尋，始於威寧附近山

地發現。飛機師何守榮君(照片曾見本刊第十二期第二三三頁)及職員一人，遭受重傷。旅客四人，均係順便搭乘，西安中國銀行行員楊文明王鳳璋兩君，及重慶乘客左紹先許光澤兩君，迄今尚無確息。本部並已派軍携帶醫藥藥品，馳往出事地點施救云。

▲江南四路聯運會議

蕪漢，浙贛，湘桂，湘黔四鐵路，以近來時局稍穩，車馬聯動，沿線客貨，亟待疏運。為謀便利客商增進運輸能力起見，經令飭舉辦四路客貨聯運。嗣於二月十四十五兩日，由路政司主持，就近在衡陽召集四路臨時聯運會議。當由四路主管人員，及鐵道運輸司令部，浙贛線區司令部代表出席開會。提出議案四十二案，經分別合併，或逐一討論決議。主要者有：(一)改善浙桂通車；(二)辦理金桂金衡金長金湘直達包裏通車；(三)劃一四路包裹加價；(四)不滿整車貨物亦恢復辦理聯運等案。均經呈准本部，分別實行云。

▲滇緬鐵路踏勘北線

查滇緬鐵路之西段北線，亟須實地踏勘，以資比較。爰經令飭該縣迅速派員組織出發。茲悉已由該路西段派正工程師祝壽堂君，領隊前往，十二月二十日出發，約一個月完成云。

▲各電區設立特派員

本部為便利指揮戰時電信起見，特設立各區

