

抗戰與交通

（續閱人同關機各部本供專刊本）刊月半 期九十七第

一字之差

此次特務偵探加價一案，日前經過請立法院審議，當由特委會先付審查，本部特派王帝事輔查，陶司長鳳山出席說明。席間有某委員詢及其次子自他項專項一電，電文內有：「因故請假」字樣，不料電局將「因」字讀成「樹」字，於是接電之下，驚惶萬分，迨事後向電局調查明白，始覺釋然，當下即呈請下議。當經本部出席代表以該時電局情形，工作人員異常忙碌，一時容不克疏忽，請為諒解，特將該項專項案審查通過。此見一字之差，亦頗不容疏忽，影響所及，竟能動搖全局，可不察得戒備！

據說舊金山某日報曾登載着一則頗堪發噱的新聞：

「舊金山城某批發行，有個管帳員，在他結帳的時候，帳目不相符合，橫算豎算，總短九九百塊錢，他日以繼夜的核算，整整地三星期不合賬目，結果依舊查不出所以短少的來源，直算到差不多連人也算短了。」

「後來這事給經理先生知道了，他就會同那管帳員一同去查帳簿，總經理把帳簿翻開來一看，問題是短九九百塊錢。」

「誤錯帳的消息，竟傳到行主的耳中，於是他又會同經理先生同帳員一同來翻帳目，照行主把帳簿翻了開來，把帳目細細一看，忽然看到一處地方是1,000元，而管帳員1,000元，他倒倒轉與他相反：「這應該是1,000元哩！怎麼會1,000元呀？」後來經過大家仔細的核算，原來在那頁上會壓死了一隻蒼蠅，蒼蠅的一隻脚，剛巧壓貼在第一個0的

本期要目

- 克羅爾苦惱有倫安田苦
- 中印路調動觀感(上)
- 交運部有修路新觀
- 現階段之鐵路無線電
- 全世界的公路與汽車(續)
- 九龍千禧路開工
- 「密支那」
- 聯軍電局的局勢
- 雲南的存貨
- 八指路開工
- 公權
- 袁夢鴻
- 羅鳴九
- 龍紹鼎
- 魯意
- 陳其英
- 魯成尊
- 田敏之
- 張慶令

上面，形成了一個0字，因此才把1,000元誤當作1,000元核算了。」

通常習不小心所鑄成的大錯，事實是無法估計，這種不小心與疏忽的損失，似乎並不誠於「故犯」罪。要知道工作時些微的不盡職，不徹底，總要時些微的忽略，些微的缺點，可使機全廢棄的倒塌，可以使得機械的折斷，連帶着橋上的車輛、乘客、貨物，一擁而跌入江心。又或不經意中將未滅的火柴或煙蒂，隨手一拋，可以將全部房屋，甚至全鎮市化為灰燼。我們總是注意着更大的事故，但最足以慎事的，都是維護人們注意的瑣屑小事。

由於這次的教訓，不但電業員工，即全體交通從業人員，對於工作應格外小心謹慎的一點，都應隨時警覺着自已。





克服困苦惟有備受困苦

公權

火石不經磨練，火花不會發出。同樣人們不遇困苦他們的生命火種，永遠不會燃燒。

物換星移，歲序更新，自余就任職部以來，迄今適滿六週。此六年之中與諸君共甘苦，分患難，履歷於此時日舉行一紀念之聚會，以政府提倡節約，不擾多所舉，茲擬以此機會，將個人之夙緒，寫諸君一述之。

余六年之服務中，前二年在總務部，後四年在交通部，在此數年中，獲諸君之共同努力，個人實感非常欣幸。溯憶過去之四年，對於國家政事，我人努力始終不懈。險阻艱難，備嘗之矣。雖下級員司，寧有一二未能盡其職責，然高級員司之有任何不規則之行為，足以損壞交通部之令譽者，余敢斷言其必無。此皆諸君努力之收穫，亦余個人須謝忱而與諸君共勉共慰者也。

在余個人之觀感，則四年以來，舉步艱難，愈覺愈艱難，中國人千百年來習於苟安，於戰爭習慣，並未能適應，展望國家前途，困難日多。以同人言，無論服務任何部份，自日望地位上升，待遇改良；在社會方面，亦希望一切政事能逐漸進步與改善。然諸君如試觀現實，則四年之中，無一日不發生變化，

而變化之來，雖使工作愈覺困難，如交通之封鎖，材料之阻滯，無一不向吾人挑戰，欲求有良好之成效，殊不可謂，而在是種艱難局勢之下，諸君自亦受其阻滯，發揮自己才幹之餘地，此種情形，任其繼續，頗易引起一種誤解，以為高級人員對於屬部之困苦與煩悶，漠不關心，此則極應糾正。

余以為如自今以後，全部人員之心理不轉移，不瞭解政府，或余個人以及主管人員維持之苦心，則今後同人精神，不僅不能維持，且將愈發衰頹。今後之一年半載，困難程度，將愈倍於往日。余作此言，非對同情於同人之困苦作一矛盾之論調，蓋吾人數百年來固未嘗受此種痛苦。然一九一八年之德人，固受之而不辭矣。其所以度此困苦之歲月無他道，備受其困苦而已；人能備受痛苦，甘之如飴，則痛苦自無所施其技。三年以前，政府撥遷移往歌樂山，余亦於是處買得一屋，繼續汽油將盡必感困難故又在南岸黃山覓一房屋，迄今二年又中，自輪渡碼頭步行達寓所，習以為常，未感有何困苦，雖開始之時感受不適，一經習慣，

則亦淡然而忘之。不願彼美國於十五世紀開闢之時，一片荒涼，美人之祖先，伐木以居，勤耕勤，勞耕耘，財手充足，以經營此千里之赤野，當日之生活何如？故今日如我人預備忍受此困難，當無不可忍受之理由。

當此新春，應作一歲之計，而吾人之計，即預備忍受二年之困難。余更有望於諸君者，即精神紀律，非在上者二人之事，必當全體同人共同維持，不見形而富強之舉。其衣服有襤褸者，而貧窮之家，則亦有衣服襤褸者，從知精神之豐飭與否，固不能以生活困難為藉口。余深望同人在困難之中，對於維持與整飭精神，應發揚而振作之。

關於同人之生活問題，余以為決不能於增加薪津中求其解決，今年公務員津貼增加百分之十，但此款於同人之生活，究有何項補助？目前所急要者，厥在共同研究如何取得實際利益之方法，如一人之衣食住，一併究諸若干？或可以經濟合作之方法預為儲蓄，此則需同人共同之研究。目前或有個人自謀解決之方，然各自為謀，決不能獲得解決，故同人應分一部分勞之時間，謀公共之福利。策羣協力，以求得一解決大道。

吾人平日喜用概括之方法，如廚房製菜，僅每日子廚房費若干元，任其自由處理，然另有一方法則，可規定各廚房製菜之品者，限制購買



中印路測勘觀感

(上) 袁·夢·鴻

十·里·蠻·荒·

歸·來·人·語·

所費者半，仍可獲得豐盛之榮者。故今日吾人所宜採用者，非爲概括之方法，而爲逐項分配之計劃，而如何作週密之分析與研究，以最少之錢，獲最大之利益，尙有賴於同人共同合作之基礎，尤須有共信共諒之精神也。

在此歲首，余不敢作何較大之期望，最低限度，即吾人對於本部之精神與紀律，應共同謀法維持，以任倘有散漫頹唐之習氣，應澈底予以掃除，生活愈艱苦，精神紀律，愈應維持，人固此心，心固此理則任何困難，均不足左右吾人。

至於國際局勢，吾人不甚十分悲觀，此後某一時期，或尙有不平之消息傳來，吾人均應準備接受，諺云：「生於憂患，死於安樂」。可謂不易之論，且人雖異日終必爲吾人所擊敗，但其今日在香港小呂宋之成績，誠不可當，亦是見慮心驚膽寒者之成就。今日爲吾人處心積慮，臥薪嘗膽之時期，吾人縱或畢生不能見勝利，假勝利必將歸於吾人子孫之手，香港爲英人統治百年，一旦爲敵人劫奪，則安知百年後，吾人不能由敵人手中取回耶？

今日余謹以由衷之言，貢獻一得之見，成敗興亡，全望吾人之刻苦或逸樂。願自今日起，與諸君共勉之！

(三十一年一月五日對本部國民月會詞，范寬編譯)

行程概述

此次奉命踏勘中印路，於四月下旬自昆明出發，五月下旬抵滇西，遂於五月二十一日

中印路前導，開始勘測，中途遇阻，被阻三日。幸聞本月第六十六、七、八期所刊中印路中興與三日記。到中甸後，分南北兩路進行勘測。本人担任北路工作，不幸於八月一日到達藏東地區時，即被藏軍阻擋，無法前進，乃率全隊人員回返德欽。旋奉命先返藏東西昌中甸間之關表，報告及預算，故此大業能完成全程。事後回關而來，內心甚感不安，向幸所勘測之路線已爲全路之大部份，並且全路之工程最艱難處亦已勘測完畢。而陳剛隊長所測導之南路勘測隊，亦已來電，陳剛工作進行甚爲順利，預計必能達到目的地。一列多

現在請將此測中印路大概情形，及該路幾何技術上的問題，與本人此次歸來後對該路所發生的感想，略爲陳述。

工作方法

踏勘隊所攜帶的儀器，皆爲簡單，包括羅盤、氣壓表、手持水準儀、計步器、及繪圖儀器等等。

踏勘隊的組織，包括技術人員六位，即隊長一人，副隊長一人，副工務員一人，幫工務員二人，各人所擔任的工作，仍與普通踏勘隊一樣，隊長領導在前，選擇應走的路線，工程師測定路線方向，地勢高低，及指導測工步量距離，估計工程數量，工務員繪製地形草圖，每日之工作紀錄，於食間共同加以整理，並繪製圖表，隊長並就當日測後之圖表，作紙上定線。測勘隊爲求獲得最經濟最良好的路線計，普通都分爲兩隊進行工作，很少是會來一隊工作的。測勘隊估計土石方數量，是依本部所定標準，就地勢情形分爲四類，即平緩地帶每公里估土石方一萬公方，坡度在百分之左右者，每公里估土石方二萬公方，坡度在百分之左右者，每公里估土石方三萬公方，坡度在百分之左右者，每公里估土石方四萬公方。

以上之山嶺地帶每公里估土石方四萬公方。

以上之山嶺地帶每公里估土石方四萬公方。

警估計亦分三種，即每公里應設三個者，每公里應設四個者，每公里應設五個者，視地形而寬。凡應建築大小橋梁的地點，皆一一予以詳細記載。橋梁跨度的測定，是用三角測量。河流的流速由估計而得，水深大約丈量之。關於土石方的成份，地形的起伏，坡度的觀念，都以估計而得。此種紀錄的結果，與實際情形，不一定十分正確。

一 沿線情形

(一) 西昌至鹽源

中印路的起點，係經行政院議決，決定本路路線，由西昌並利用樂西及西聯公路一段，在距西昌二十餘公里舊建團附近之龍家壩前，由西聯公路向西行，作為本路起點。調勘隊於出發前，必詳詢當地老人，並由鹽源作為引路，經常分兩隊進行，調勘隊於五月二十一日自西昌出發，經西聯路之一段至范家寨，海拔一千六百六十公尺，西行六公里，跨過安甯河，(河寬 200 公尺，河深 10 公尺)水潭漲小，達河西至高山營，由此盤旋登坡過海拔 3000 公尺之磨盤山，上山之盤旋路線約十五公里，坡度尚佳，地勢平坦，工程甚易沿線為花崗岩，風化甚深，由此降至磨盤山邊之沖河關渡口，海拔 2000 公尺，兩地高差 1000 公尺，距離約二十五公里，須在樹力營附近盤旋取坡以 5% 之坡度降下路線比較困難

，石方亦多，到達沖河關渡口，即跨過磨盤山(江寬 50 公尺左右)本人以為跨過磨盤山如修築公路，在正式橋未築前，先用輪渡渡江可無問題，如修築輕便鐵路，則因兩岸地勢甚佳，可築鐵索吊橋，過磨盤山後，順文瀾河谷而上，行三日凡 50 公里，經梅子堡土公堡等地，總海拔 3000 公尺之連嶺，該段較闊綠坡度需 7% 至 8% ，土方多，石方少，由連嶺下或至夾溝橋連鹽源平場。此段坡度並不困難，大約以 5% 至 5% 即可下降。至夾溝橋後，再行數公里即達海拔 3000 公尺之鹽源縣城，該段長十五公里，險阻高差之不同，須用盤旋路線外，工程尚不困難，自西昌以來，除安甯河流域外，只鹽源場中產米，沿線山地產少數雜糧，將來此段興工時米糧之採購，擬以此兩地為中心。

(二) 鹽源至永甯 由鹽源距平鐵之丘段，約行十餘公里，即達白鹽井，該地出產食鹽甚豐，再白鹽井以西之火燒堡，梅雨堡一帶盛產褐煤，分佈甚廣，蘇人曾估計其儲量一萬萬噸以上，該煤可用低溫無煙方法提煉汽油，值得開發，自白鹽井至永甯，有路線兩條，一憑歌馬道路經托牛山左所而行，山高坡陡，築路不易，為比較難，一為經鹽塘河經梅雨亭清水河而下，經黑鹽塘達永甯，地勢較平，是為主線。故調勘隊至白鹽井後，分為兩隊，一隊由

陳副隊長思誠率領，備鹽源永甯間大道前進。沿途懸崖陡壁，人烟稀少，且無漢人村落，工程浩大，給養困難，故修築之可塑性甚微。一隊本人擔任，自白鹽井行十餘公里到梅雨堡，係屬平坦，工程尚易，然後沿鹽塘河而下約三十二公里達黑鹽塘，再行八公里而達鄭家田。此段由梅雨堡至鄭家田，凡四十餘公里，因係沿河路線，故坡度尚平，但沿河常有懸崖阻擋，勘測時曾繞道越山，反復施測，勉強測通，其間石方頗多，關於由梅雨堡至永甯一段本人之原計劃，係根據地圖上研究，擬完全沿鹽塘河而下，意欲避免托牛大山，但達黑鹽塘後，據此次詳細調查，係完全採用沿溪綫，則有數處懸崖，根本無通過之希望，且石方太大，由當地曹區長建議另一路綫，即由黑鹽塘經鄭家田凡行三十餘公里，即達康汛交界之三條橋，由此而至水草壩，八角壩，拉奇等地以達永甯，故至鄭家田後轉溯龍窩河至種窩，係沿河路線，石方較多，坡度平順，由種窩上升 2000 公尺而上海拔 3000 公尺之前高山，再沿海拔 3000 公尺以上之山脊經水草壩，(本隊即在該地遭遇黑夷土匪)而達海拔 3000 公尺之白牛山。此後凡四十公里，為山脊綫，石方不多，坡度亦佳，工程尚不困難，白牛山附近有銀鐵，據土人稱，前清時曾開發，山產白銀甚富。現在遺留之銀鐵洞穴，間有深入數十里者其後因

需匪徒擾門，遂至停頓，由白牛山下下降 20% 公尺達八角壩之色都，該地有田場出產糶米糧，可惜路遠未儘儘量利用田壩，此段山勢開度可變陡而下，工程不難，長約 20 公里。再渡米衣河與沿溪行，復翻越二平廠隘口，而達八耳勻平壩，隘口高約四百公尺，石方不多，可利用 90% 坡度繞越，順平壩行六公里再翻越三百餘公尺之小高橋隘口。渡米衣河行數十公里，即達拉令河流域，計由米衣河至拉令河共四十七公里，經越二小嶺一平壩，路線無甚困難。再溯拉令河而上，翻越二千四百餘公尺之狗關洞隘口，而降入漣活邊。狗關洞山頂約三公里，遇石灰岩層，石方頗多，上山坡陡下山較緩，石存甚少，由漣活海邊再翻越百餘公尺之嶺小而至永甯平壩，工程頗易。渡永甯河而趨永甯市街，自拉令河至永甯計長三十八公里，除拉令至狗關洞上山路線暨工程較大外，其餘均不困難，永甯平壩拔海 200 公尺，不產食米，蘆產色黑，小麥。漢人僅有商幫，土著則為摩羅民族。

本人擔任之測勘隊，於六月九日調抵永甯，陳副隊長率領之輔隊，亦於六月三日到達永甯，兩隊行會聚，當時因奉令編製西昌永甯間調查報告與概算，並候米里士司之仗馬保衛，及考慮路線問題，調查民情，致致延十日，自永甯至中甸路線，擬調查的結果，悉往者由永甯至中甸有狹窄之捷徑一條，因須經過三河口，該地為滇藏康三省界之地，故又名「三不管」，土匪為患，商旅視為畏途，十餘年已無人通行，並經當地人民的狹徑自動破壞，以防匪患。目前由永甯至中甸，土著皆識路，以助匪患。目前由永甯至中甸，土著皆識路，共有兩線，其一經木里境界，其二繞經麗江，但這兩條路線，路途均遠，由永甯至多保送樹路線，修築似無可能，故決定仍採用往昔之狹窄捷徑。又擬調查該路有捷徑，須經過危險之懸崖三處，土著並不經過懸崖，另繞越拔海四千公尺之留馬山，以避免之，因該路已阻塞多年，故事先本隊即請木里土司派三百餘人修築已經破壞之舊有捷徑，方能通過。

(三)永甯至中甸 自永甯出發，溯永甯河行約六公里翻越拔海 200 公尺之野馬嶺子隘口後，即沿托拉河而下，經金沙江邊，海拔 2000 公尺。自永甯至金沙江邊一段路線，平均坡度 20% 左右，下野馬嶺子隘口之距離頗長，並有一個山谷可以利用修築盤旋路線，故工程並不困難，惟連金沙江邊後，約有二公里左右方甚陡，似稍困難，沿江行約七公里轉入無量河，在三河口附近時無量河，河寬約六十公尺，水流湍急約 1.5 米。渡河方法甚為笨拙而危險，係以羊皮數張吹成球形，互相連環繫繫，使成圓形羊皮氣袋，渡江時由五六個土人將上袋拉至上游二三百公尺處順放下，用人力把持以避對岸，故測勘隊渡無量河，共費時三日之久，可見其困難萬分。該河將來似以修築鐵索吊橋為宜，沿無量河即入木里境界，沿介子河達中甸縣境，溯雅河上游至落吉河。沿溪線約至 20 公里，坡度尚平緩，約 20% 。可以通過。惟雅河有險峻之懸崖三處，須用開鑿山洞，再在西邊沿雅河而上，翻越海拔 2000 公尺之納結梁子，由洛土河至納結梁子高差二千公尺以上，石灰岩甚多，坡度在 20% 至 30% 之間，工程漸覺艱難，由納結梁子沿一削壁下降二百餘公尺，達牛馬坪草原。該草原與青海省境內之火草原相連，地面綠草叢生，地下有由地面排出，致 20% 濕萬分，稍一不慎，即有陷入泥潭之危險，將來路線宜沿山邊修築，懸崖處行四十餘公尺即達中甸縣城。

察測中印路西昌至中甸一段，可概分為西昌至鹽源，鹽源至永甯，永甯至中甸三部分，西昌至鹽源計長 100 公里，凡渡大河四處，一為安甯河，一為獨勝江，安甯河與鹽源連孔橋一座，工程不難，獨勝江擬築鐵索橋。該河暫時可用輪渡代替，此外小關河因兩岸石壁峭立，路線暫難修築，必須築 200 公尺之鐵索橋一座，鹽源至永甯之主線計長 100 公里，降海兩至黑龍灘沿河左方較緩，及口中山下山較急，至狗關洞山路，暨工程較大外，其餘除不困難，路線擬原計劃者長十四公里，但仍較

四 托牛山左所之大路爲優，永甯至中甸計長一
二公里工程困難處在野雞梁子及金沙江邊，有
三公里路線行其甚鉅。沿岸有削壁懸崖三處，
須鑿山洞，及架置河大橋長六公里須築鋼索吊
橋外，其餘工程尚不困難，所經翻越之山二次
。均可在准許坡度內通過。

測勘隊於七月十日陸續運抵中甸後，奉
本部命令指示二點：其一測勘隊自中甸起分南
北兩路測勘，北路經德欽，鹽井，門工，察廣
以通藏地亞，南路經葉枝，茨中，勸荷（亦名
坎底）以達列多。其二兼測輕便鐵道。

關於第二點兼測輕便鐵道，此事頗爲困難
，因沿線所經均爲橫斷山脈，至烈江止，已經
大河七道，高山九座，其中有兩座爲雪山，故
坡度，測勘，半徑等技術上之條件，均極修築
公路亦係困難萬分，此其一，山嶺崇峻將公
路鐵路同時兼測，似爲技術上所難能，此其二
。測勘隊在出發前所攜各種儀器，係按勘測公
路標準所應用者，故頗爲簡單，今欲兼測輕便
鐵路，則儀器不敷應用，亦爲最大困難，此其
三。綜合以上三個困難，測勘隊並未策測輕便
鐵路。

（四）中甸至德欽 測勘隊自中甸起分勘
南北兩路，乃由陳測勘隊長及本人各率一隊分途
前進自中甸起即爲本路工程上困難之開始，經
中甸越海拔500餘公尺之哈喇山顯溝谷而下至

金沙江江寬約60公尺，流速約10哩，河底有石
塊，高者300餘公尺，此段工程甚鉅，沿金沙
江兩岸懸崖削壁頗爲險峻，石質堅軟互雜，坡
度約在50%以上，渡江後經奔子壩沿河溪而上
。測勘海拔60公尺之白馬雲山，該山脈爲金
沙江與瀾滄江之水嶺，與兩江高差達200公尺
左右，石方較少，土方較多，工程尚易，下山
後沿溪而行，以達德欽，（亦名阿墩子）拔海
500餘公尺。

（五）德欽至鄂爾河 德欽越一小山隘
口，沿陡峻之河谷而下，直達瀾滄江邊，因測
勘隊係依河谷而下，該河坡度約在20%以上
，甚至江邊坡度更陡，即以公路標準，亦頗難
計劃。其間有一段約長二百公尺，全部爲風化
石層，將來施工亦須考慮及之。測勘江寬度約
300公尺，水速甚急，渡江方法士人稱爲「溜」
，其方法爲江之兩岸各拉繩索一條，渡江時利
用繩索兩端不同高度，由高度滑向低處，於數
秒鐘間即可渡過該江。此種方法甚爲危險，稍
一不慎，即有被削去耳朵或折斷手足之可能，
北段測勘隊在德欽即已調查翻越怒山山脈至
門工之路線，據悉共有三條，最南者爲多基拉
山口，中部者爲朱拉山口，最北者經伯多拉
山口，經數度之考慮，決定放棄多基拉山口，
多基拉保護區，多基拉爲「石梯」，拉即
「隘口」之謂，顧名思義，其困難可知，故予

放棄，往時經朱拉山口，即經伯多拉山口
口，遠觀井而向，是故。渡瀾滄江後即瀾江行
三十餘公里，即順溪谷而上，測勘海拔60餘
公尺之朱拉山口，是爲雪山，乃瀾滄江與怒江
分水嶺，（亦即怒山山脈）與瀾滄江高差達
300餘公尺，該段山勢愈峻，平距短促，至感兩
難，自朱拉山口而下，地形較好，以50%之
坡度可盤旋而下，石方尚少，經鄂爾河邊而達
西藏轄境之地盤龍時，即被藏方阻攔，無法前
進，北路工作目前至此爲止。

北路測勘隊於七月十八日抵德欽時，曾在
德欽侯命十日，原期中央與藏方交涉成功後再
爲西進，以策軍功。嗣奉本部電令，以藏方尚
無具體回復，由本隊就地交涉，相礙西進，遂
於七月二十八日自德欽出發。不料於八月一日
。到達藏境之地盤龍時，被藏軍阻攔，並折毀
沿路大橋三座，致無法前進，此次被阻之原因
有二：其一，該地未獲西藏政府之命令，不敢
輕易放行。因藏政府對匪民罪責至重，人民守
命如金。其二，因本隊西進，各地語言不通，
勘測中央此次派兵入藏調查，致藏軍調集各處
民兵以爲防禦，但該地官民雖認本隊前進，仍
持謹慎態度，軟硬兼施，對中央仍表敬重，雖屢
次請求去隊留住該處，俟俟確據方之命令到
達，並願供給一切需要。本隊因此此次交涉對
全在西藏政府，地方該何絕無解決希望，至

（1306）

與國方之交涉，全賴中央之威法，良非本
軍力所能達成，即使中央交涉成功，由拉薩
通知當地邊境，需時在二月以上。本隊在該地
長期等候，似非得策，況該地地瘠民貧，給養
亦感不濟，乃決地行軍隊南返，取道伯多拉山
山口，經龍井沿江而下，並告該地藏軍，倘接
軍命令到達，務必迅速傳知，以便繼續前進，
本隊返師後，乃決利用守侯之時間，率隊
南下，一面在途候命，一面因接南隊電告，謂
中甸葉枝所勘路線不佳，工程鉅大。故代南
路測勘隊勘測中甸至葉枝之比較線，及行抵康
魯（距葉枝南四十公里，）接南路測勘隊轉來
本部電令，稱中央已與西藏政府交涉妥當，聞
悉之餘，至為快慰，同時估計藏方之准行命令
轉達邊境時，尚需時日，乃仍派工程司二人前
往勘測岩壁，其寬與中甸之比較線。聞該線情
況甚佳勘測頗具良好，尚為此大南下之重要收
獲。同時本人則率其餘人員於九月一日返德欽
，暫留西道，經庫爾喀方告以本隊最遲候至九
月二十日必須前進，但藏方復又有變卦，至今
尚有工程司留守護邊等命令。

(六) 南路情形 南路測勘隊由陳副隊長
率領，自中甸前進勘測南線，至葉枝後，並勘
葉枝至德欽之路線，並自德欽折返葉枝。自葉
枝慶岩壁測勘沿江，越怒山而下怒江，以達天
。詳請情形再陳誌。(未完)



淪陷後之魯省交通現狀

邵海秋

七七事變，敵自平津傾師東犯，魯省淪陷，津浦膠濟兩鐵路線，首先被佔。本
文作者膠濟濟濟川站站長邵海秋，身陷重圍，激憤難離，輾轉得奔遼陽縣歷縣，參
加本縣抗日部隊，担任政治及軍需工作，指導破壞敵交通，並設計製成多具通報
，通話、收音三用之輕便軍用無線電實用機，助為軍用，稱便一時。去年春該省黨
部舉辦電務人員短期訓練班，充任電學教官，以迄現在。此次特將魯省最近交通情
形，密繕報告，調查詳盡，頗為名貴，用函披露，以供同人參考。 編者

抗戰軍興，魯省交通，為配合戰略避免費
敵起見，對運轉電訊郵政各項設備，經忍痛予
以相當之破壞，與特殊之佈置，以適應戰時之
迫切需要。茲將關於交通方面之大略情形，撮
要臚陳於下：

甲、鐵路

一、膠濟鐵路 當七七事變後，我膠路警
局即奉命將重要檔案，及全路大部機車，客貨
車輛，機廠機件材料，陸續轉輸津浦，搶運後
方。迨十二月中旬，敵寇由平津南竄，德州告
急，沿路礦產如坊子、嶗山、大嶗嶗、博山、
曹家、明水等站附近各炭井，均經我專派破壞
車，忍痛炸毀，同時四方、滄口、各日營棉紗
廠，在沈市長指導之下，亦爆發掃蕩，火光燭
天，使敵寇在魯經營多年，含有侵略陰謀之鐵
軌尤為徹底。
敵寇于十二月卅一日侵據濟南敵日寇。

乃分兵由與魯北渡河之敵會師于周村，以千餘兵力沿膠濟路往觀東犯，二月中旬竄抵青島，膠路於是斷絕。敵滿鐵人員尾隨其軍車之後，迅速分佈于各站，對膠路交通，力謀恢復。初以摩托機車牽掛小型列車，往返修造，繼復利用津浦遺留及北甯撥用之殘舊車輛，作短途運輸，前後復由滿鐵及其本團運到大批機車，客貨車，及材料，而其交通工作人員，待其嚴密之組織，熟練之技術，敏捷之行動，以及誘致我方之員工警察，盡以強力脅迫我沿途民衆之力量，未及月餘全部交通，竟被恢復。列

敵運糧于我方對膠路之不斷襲擊破壞，列車不時出軌傾覆，乃設法以圖防護。經常視站別之重要與否，派駐敵兵數十人或數人不等，並充實路警，廣佈偵探，沿線路附近村莊，均強迫編爲愛護村，使分段担負鐵路安全責任，各村民每至夜間，並須以煤油桶施罩燈火，以互隔百餘步之距離，密佈全線，代爲守望。凡敵車通過，則用燈左右搖動，表示安全，遇有警報燈鳴，遇有警報于附近車站，以警報敵爲。每站兩端，大部已增築磚模式之棚架，敵兵數人不時在上架機槍瞭望防守，並以鐵刺網將全路各站包圍隔離，其有電氣設備之周村、張店、博山、樂山、益都、濰縣、坊子、高密、滄口、四方各站，其敵設之刺網圍障，夜間或必受時均通以高壓電流，致民衆觸

電而死者甚多。我方對其刺網破壞方法，則于夜間將其中途值察村民，設法利用或予賄捕，而將道旁兩面鐵刺網切斷後，再另予左右繞合，即利用敵車力量牽掛糾纏，連拔數里，每當我一度之輕易佈置，可停止敵車交通數小時，故敵寇焦慮之餘，乃復在其防不勝防之南泉、芝蘭莊間開役民衆，將路基兩側改掘深寬四公尺之護路壕，惟我于夜間仍可以長半製木橋，臨時架設，安然通過。

現時敵寇全路每日運行之列車次數，與前變前無大差異，其運輸當仍以軍運爲主，客貨運以車輛缺乏，隨時均有減少停頓現象。用品以沿路之產煤爲大宗，其他糧食，油類，雜子，生絲，茶草次之。入口運銷各險隘區者，則多爲日用消耗品，或必需品，統制甚嚴，須持憑良民證，按口配購。客票價目較前增加一倍，旅客乘車，須先期赴指定之敵偽機關繳驗，良民證或居住證，並須繳繳注射證，經嚴格查驗與領手續，認爲確係良民時，始領得限以期間地區之旅行證，持赴車站，憑以購票乘普通客貨運輸，不過係副業性質耳。

二、津浦鐵路 本路在山東境內段情形，大致與膠濟鐵路相同，擬不贅述。

乙、公路

魯省公路，現時雖全部被敵佔據利用，其

沿線村莊，亦編爲愛護村，我對各公路不斷加以破壞。而敵亦不斷加以修葺，往往爲一破壞即連修復數十餘次。惟以本省鐵路公路淪入敵手後，我方運輸困難已極，現時一切輸送工作，均不得不用重于民衆力量，民衆肩挑背歌，浩浩成隊，然以缺乏組織訓練，遇容易受敵威，而應設法加強改造。

丙、郵遞

郵政人員之工作，頗覺勞力，無論敵僞區或半好僞區之普通函件，仍可郵遞。惟在我非淪陷區之軍郵，似尚嫌少，頗感不便。至于當地在華里內外之相距函件之遞送除重者派由專人走遞外，餘均可交由民衆組織之傳遞團，按照附屬之村名路線，沿線傳遞。村民按戶輪值，向稱負責。惟敵寇則不惟遞緩，並牛放漏失，如能改進加強，使更覺情報工作，發揮功效，當更宏大。鄰近各縣，則有省府組織之通信聯絡站，然以經費及人力物力種種限制，路線太少，且同樣殘缺遺失，其遞送各縣，及敵僞封鎖區，亦未能確密督督建立，致工作開展，異常困難。

丁、電訊

我方受敵僞之封鎖，郵遞之困難，請如上述。故我對邊區及被阻各縣軍令政令之傳遞，以及工作上之相互聯繫，素日唯一尚可判斷

之工具，展得鋼鐵電台。然現時電台之設備，雖區少數軍用台不計外，黨方僅有一台，省方連兩省黨及各保安隊之私有台總計不過十餘台，如欲通本省每一敵備封鎖區之需要，按區域大小，至少以設置一台或二台，其數目不致尚多。故現時以如此薄弱之電訊力量，使担负如許之繁鉅任務，宜其分佈難周，報務艱難，功效低減影響極宜，成爲本省抗建工作當前急待解決之問題。

以上所述，我交通工作之未能健全機動，實由於劣勢所造成，爲打破此一劣勢，補救過去缺陷爭取主動起見，實有迅速組織交通領導機構之迫切需要，並應以最大之努力于短期間內儘速完成下列任務：

- 一、加強供應本省電台無線設備，並着手策進電政統一管理擴展業務；
- 二、製造供應輕便短波軍用無線電設備；
- 三、收奪流亡，爭取資敵之交通人力，爲我從事交通工作；
- 四、以秘密方式加強全省傳遞交通網；
- 五、組織破壞技術隊，強化破壞工作；
- 六、加強整理各村莊傳遞哨，並加強化爲情報網；
- 七、宣傳組織民衆，從事交通工作；
- 八、着手準備戰後迅速恢復本省鐵路公路運輸之重要措施。

人事彙誌



本部各司廳處主管人員一覽

秘書廳 主任秘書徐雲。 副主任秘書楊雲之，金其傑，薛光前。 主任秘書高大經，周樹培，王季微，樂俊謀，于定，王津津。

參事廳 參事王輔宜，陳祖誠，潘光迪，朱一成。 科長譚振民。

技術廳 技監章以獻，薩爾均。 科長夏仁賢。

總務司 司長錢祖歸。 常辦王慎名，李宗侃。 總要科科長鄒家駒。 文書科科長孫瑞珩。 支應科科長郭昭密。 庶務科科長張松堂。

人事司 司長王文山。 副科科長楊宏聲。 典職科科長王世憲。 勞工科科長李學溥。 育才科科長長伯揚。

財務司 司長沈熙瑞(代) 常辦榮債務科科長葉介爾。 常辦兼理財科科長高良植。 產業科科長孫寶鎔。 出納科科長李炳發。

材料司 司長李法璠。 常辦翁爲，五澤澤，楊清。 採購處處長盧祖訓。 收驗科科長吳鴻圖。 儲轉科科長鄧熙。 監理科科長

稽核科科長張景慎
路政司 司長趙承訓。 常辦楊鏡，袁長馬廷燮。 監理科科長周金台。 營業科科長趙傳雲。 運轉科科長劉傳雲。 工務科科長何國華。 機務科科長王弼。 **電政司** 司長周鳳山。 管理科科長張鼎。 工務科科長劉松衡。 業務科科長姜嘉毅。 考核科科長沈祖衡。

航政司 司長章以獻(代) 常辦葉空運科科長吳元超。 航務科科長伍楨中。 船舶科科長王洸。

郵政總局 局長郭心峯。 副局長劉攻芸。 余翔騰。 代辦務處處長賡務谷春濤。 考績處處長李文元。 業務處處長劉耀庭。 計核處處長王慶雲。 郵務處處長蔡特。 供應處處長格林贊。

會計處 會計長陸榮光。 常辦許延英。 第一科科長吳永銘。 第二科科長丁映竹。 第三科科長張協英。 第四科科長李世翼。

統計處 統計長王仲斌。 第一科科長馮心濟。 第二科科長潘慶鈞。 第三科科長鄭仲陶。 第四科科長錢儀貴。

交通專業綜合設計考核委員會 主任委員章詒。 總秘書薛光前。 副秘書曹誠毅。

全世界公路與汽車

世界公路統計

(續) M. G. B. P. 1933年

西班牙 佛朗哥政府最近公佈一詳細之造路計劃，以改造內戰時備受破壞之原有公路。
其他 在各交戰國內之公路，大抵破壞甚多，然未能獲得此項報告，非交戰國內之造路計劃，大抵仍有進行，惟其動機及目的已因軍事而弄難辨矣。

(三) 亞洲

國別	公路里程	若干方里	汽車數目	每英里內汽車數目
阿富汗	1,025.24	1,000	1,200	1.2
亞刺伯	1,000,000	1,000	1,200	1.2
印度	1,107,554	1,000	1,200	1.2
馬來亞	51,600	4,500	1,200	1.2
緬甸	108,700	3,000	1,200	1.2
錫蘭	114,000	1,500	1,200	1.2
中國	5,500,000	4,500	1,200	1.2
高麗	4,000,000	1,000	1,200	1.2
安南	4,000,000	1,000	1,200	1.2
香港	2,000	1.0	1,200	1.2
伊朗	2,000,000	1,000	1,200	1.2
伊拉克	1,000,000	1,000	1,200	1.2
日本	1,000,000	1,000	1,200	1.2
澳門	100,000	1,000	1,200	1.2
滿洲	1,000,000	1,000	1,200	1.2

地方	面積	公路里程	若干方里	汽車數目	每英里內汽車數目
海印	7,500,000	1,000	1,000	1,200	1.2
巴列濱	1,000,000	1,000	1,000	1,200	1.2
波利亞	4,000,000	1,000	1,000	1,200	1.2
台灣	1,000,000	1,000	1,000	1,200	1.2
泰國	1,000,000	1,000	1,000	1,200	1.2
佐頓	1,000,000	1,000	1,000	1,200	1.2
土耳其	1,000,000	1,000	1,000	1,200	1.2
合計	10,000,000	1,000	1,000	1,200	1.2

中國——在亞洲最可注意者厥為中國公路之進展，雖然戰事影響預定計劃之進行，然仍努力修築通至緬甸及蘇聯之公路，以溝通國外。戰事破壞中國原來之公路網計劃，但使另一以重慶為中心之公路網迅速建立。

日本——日本之報告，既為各地報告之最不可靠者，以此等數字在彼國早已視為軍事秘密，官方發表者當無正確性之可言，只聊備一格而已。

其他——非列濱，海印，及馬來半島，現正從事修築適合熱氣候之公路，以讀者進展最為神速。

(四) 非洲

地方	面積	公路里程	若干方里	汽車數目	每英里內汽車數目
阿爾及利亞	1,000,000	1,000	1,000	1,200	1.2
埃及	1,000,000	1,000	1,000	1,200	1.2
英埃蘇丹	1,000,000	1,000	1,000	1,200	1.2
葡屬西非	1,000,000	1,000	1,000	1,200	1.2
葡屬	1,000,000	1,000	1,000	1,200	1.2

英屬巴蘇吐爾	11,724	6,611	1,535	3,711	0.16
英屬員拿納蘭	12,500	11,180	1,320	5,700	0.11
英屬西南非洲	33,000	19,030	1,611	4,331	0.11
羅得須亞	12,000	8,125	3,666	6,610	0.16
南羅得須亞	1,866,555	1,355,919	1,111,225	1,155	1.5
斯志爾蘭	6,735	800	83	560	0.7
加納里羣島	1,011	655	166	6,121	9.5
埃及	6,600,000	6,366	6,000	35,000	0.11
法屬赤道非洲	9,250,000	1,733	6,121	22,000	0.11
法屬西非	1,800,000	3,565	5,511	15,695	0.5
甘比亞保護地	1,333	500	55	575	0.11
黃金海岸	8,000	5,021	1,566	6,339	1.3
意屬東非	5,600,000	3,000	4,121	25,000	0.1
聖也殖民地	12,100	11,000	1,911	11,339	0.9
利比亞	1,100,000	1,333	1,911	11,5	0.1
利比亞	1,100,000	1,333	1,911	11,5	0.1
羅馬尼亞	1,100,000	1,333	1,911	11,5	0.1
塞狄那	1,100,000	1,333	1,911	11,5	0.1
摩利索斯摩	1,100,000	1,333	1,911	11,5	0.1
摩洛哥	1,100,000	1,333	1,911	11,5	0.1
西屬摩洛哥	1,100,000	1,333	1,911	11,5	0.1
英三島給	1,100,000	1,333	1,911	11,5	0.1
尼日里亞	1,100,000	1,333	1,911	11,5	0.1
尼亞撒蘭	1,100,000	1,333	1,911	11,5	0.1
圭亞那港	1,100,000	1,333	1,911	11,5	0.1
西支爾斯	1,100,000	1,333	1,911	11,5	0.1

國內亞	3,000	2,916	84	3,000	0.7
英屬索馬利蘭	6,800,000	1,655	6,800	0.5	0.5
法屬索馬利蘭	5,790	3,588	6,666	8,311	2.
南非聯邦	1,917	1,000	8,694	5,5	5.9
西屬圭亞那	10,000	300	2,211	2,211	0.11
天際安加	2,500	1,155	3,155	2,696	0.11
突尼西亞	4,800,000	7,888	6,119	2,255	0.10
烏根達	9,000,000	2,600	3,755	3,900	0.10
撒西巴	1,000	1,000	1,000	1,000	0.11
合計	11,000,000	46,000	46,000	46,000	1.14

去年內非洲公路哩數較前年增加一二,八九一英里。在過去一年內公路方面無若何可堪狂瀾之進展,事實上因各殖民地之母國多在戰爭或後侵略,故公路甚少修築,只剛果、羅得須亞、埃及、烏根達等處幾有進展而已。

(五) 澳大利亞, 新西蘭及大洋洲

地 方 面	積	公路哩程	若干方 哩內有	汽車數目	每英里內 汽車數目
澳大利亞	2,920,000	1,500	6,111	7,796	1.6
英屬北婆羅洲	3,100	1,100	1,100	1,100	0.35
菲茲羣島	7,800	1,100	1,100	1,100	0.9
法屬大洋洲	1,500	1,100	1,100	1,100	1.9
吉爾伯島	1,500	1,100	1,100	1,100	1.9
關島	1,100	1,100	1,100	1,100	1.6
夏威夷	6,000	1,100	1,100	1,100	1.6
新加里唐尼亞	9,800	1,100	1,100	1,100	1.6

新加坡	10,000	六九	1,150	670	0.7
新西蘭	10,000	70	1,000	500	0.7
澳洲	10,000	70	1,100	500	0.7
菲律賓	10,000	70	1,100	500	0.7
美屬三毛亞	10,000	70	1,100	500	0.7
西三毛亞	10,000	70	1,100	500	0.7
合計	10,000	70	1,100	500	0.7

在太平洋各島嶼上之公路，去年進步極少，只新西蘭較佳。
 夏威夷羣島之汽車運輸頗為發達。美國政府早已完成一良好之公路網，因農業及軍事之需要，該國之公路大抵均鋪有高級路面。

(六) 全球各洲之比較

洲別	面積	公哩路程	每平方哩 公路內有 一哩	汽車數目	每哩公 路有汽 車數
美洲	15,768,787	4,252,677	0.27	3,125,559	0.9
歐洲	10,191,555	3,564,969	0.35	9,276,500	2.6
亞洲	10,191,555	1,182,011	0.12	6,600,220	0.6
非洲	20,638,833	466,332	0.02	6,600,220	0.3
澳洲及大洋洲	10,191,555	566,332	0.05	1,000,000	0.1
合計	55,000,000	10,000,000	0.18	30,000,000	0.6

以上數字為本司發表之第十次世界公路統計(註：作者係美國商務部公路司長。)

世界上已註冊之汽車數目，自十年前之三五、一二七、三九八輛增至四三、八一九、九二九輛，公路里程則由六、五八二、〇〇一英里增加至一〇、〇三六、二二三英里。此等進步足以顯示人類幸福之進步。

進步，又上列汽車數目或許較實際數目略少，因有一二地方之查無結果，故上表中不會列入。但深信其數目必甚少。對整個統計影響極微。

世界上仍有廣大地方缺乏優良之公路及運輸工具，該國因財力不足及人口稀少之關係，故今後如何研究改善以及增進數量之端，將留吾人全力以赴之倘的。

本部班定電台主任王梓樂觀見委座

本部前為便利邊疆通信，特於蒙夏阿拉善旗境內與外蒙交界之班定陶賴靈地方，設立無線電台，該處地屬荒漠，電台即設於蒙古包內，時遷亦不遷移。上年七月十日，忽被蒙邊巡邏兵將該台主任王梓樂等全體員工連同機器一份擄去，押往庫倫。幸該員工等應付得宜，并經我政府設法交涉，始克聲明該會，仍由外蒙方面派員送還庫倫，惟已獲俘二月，備極艱難。蒙庫爾圖悉後，頗為欽念，特行電告該台主任王梓樂來渝，於本年一月十二日上午到渝接見，蒙勉有加。該員極力感荷，願本處去總辦繼續致力邊疆以報國家云。

交通器材管制芻議

揚鳴九



▲造就人才，健全機構。

▲集中調運，調劑供求。

造就人才

確立制度

多，種類又繁，因此管理複雜，頭緒萬端，材料人員，固不僅須知購辦出納，造價

而已。舉凡器材的部門、種類、用途、性質、價格、結構、壽命、來源、價值以及保管和包裝等事，也莫不須要深切明瞭。至於裝配、修造、檢驗、審核諸事，更非經驗豐富的專門人才，不克勝任。所以徵求人才的得用，必須從造就人才和確立優良的人事制度入手不可。這是收進料務的先決問題。茲列舉數端：

(一) 統一訓練造就優良人才 訓練的

要旨，是在造就優良的材料人員，何謂優良人員？就是思想必須主義化，生活必須紀律化，智能必須專門化，在訓練的時候，思想、生活、智識三者並重，思想訓練應以三民主義為依歸，生活訓練應以軍事化為標準，智能訓練應以適應現代的科學，給予職務上所必須的知識和技能為主眼，使訓練畢業的人員，均具有主義的思想，科學的頭腦，專門的智識，才能健全機構，適應新制的需要。

(二) 集中管理起用人公開 所有各交

通機關的材料人員，都應由主管部集中管理，規定任用辦法，使交通事業各部門的材料人員

都在同一合理的管制之下，享受同工同酬同能同酬不特待遇，各機關需要材料人員時，應就訓練或甄審及格的人員任用，不得任用私人，必須辦到絕對的公開和守法。在人專管理的機構，對於材料人員的賞懲、待遇、思想、生活、智識、動態和工作成績等等，都應照如指掌增進管理的效能。

(三) 保障職務務使生活安定 材料人員

凡經正式任用以後，非有違法失職的具體事實，經呈部核准，不得隨便懲處或撤換，在其本身，須有合於法定的條件或手續，也不得改就他業或辭職；並實行年終考績，年功加倍，成績優良者，予以加俸或升職以資鼓勵，舉辦儲蓄金和退休辦法，以備其養老之資，務使生活安定，產生終身服務事業的意志。

(四) 嚴行考選必須嚴密聲明 材料人員

的職務，有了保障以後，最易發生保守、敷衍的惡習，必須嚴行放職，嚴格獎懲，對於奉公守法，成績優良的人，除應享受保障辦法的一切利益外，並予從優的獎勵，對於怠忽職務

，工作不力的人，應從嚴的處罰，如有枉法為非，貪污瀆職的不肖份子，不但絕無優待享受保障的辦法，且應予以依法嚴厲的制裁，使青有所勸，惡有所懲。但是放職必須嚴密，實則始得徇私，務使人人畏服，忠於職守各盡其才，各盡其責，以謀事業的向上和發展。

健全機構

發揮機能

材料制度，也應依

照行政三原則在計劃執行、考核三方面，密行應事，貫徹到底，在計劃的時候，應從交通事業各部門每年中心工作的器材預算，嚴密審核，統籌籌劃，在供求平衡的大原則之下，權衡輕重，分別緩急，設計供應的方法，順序、和時期，其他如真才、造產、採購、運輸、支配、出納、儲備、保管、修造、檢驗、審核等等的經常業務，都要精詳的研究，周密

的計劃，倘是應需調非，遇事周旋，決非所宜。在執行的時候，必須按照計劃貫徹實施，達到預期的目的，完成料務的使命。至於料務本身的各部份，在執行業務的時候，是否按照計劃實行？並且執行的進度如何？在各用料的機關，有無浪費，損失和其他一切的疏弊？都應嚴密的稽查和審核，所以計劃執行考核三者，關係密切必須一貫連串，固執到底，從而確立健全管理的機構，發揮管理的機能。

交通器材有路、電、郵、航四大部門，在路的方面，有工務和機器器材之分，在電的方面，也有機械和鐵路器材之別，部門既多，種類又繁，必須詳細分析，分門別類，專責處理，各門各類，也必須以經驗豐富的專門人才主持其事，在總構擬的方向，要實行分層負責制，明確責任，實行考績，在橫的方向，要分工合作，互助互成，且須與交通事業各部門的主腦部份和田料中各機關，密切連絡，互信共信，相輔相成，庶可儘量發揮器材的效能，須知先有健全的組織機構，機器發揮有組織的人力，供應有組織的器材，並繼之以適應當前抗戰建國的需要。

集中購運

統籌支配

在集中管理之下，整個的交通器材，才能盤互調劑，緩急相濟，庶可物盡其用，對無虛廢，一切的交通事業，才能平衡合理的發展，且在集中採購之下，可將各機關需要的器材，聚少成多，批零兼整，可向原出品廠家，整批訂購，大量收買，不與批發商人更不與零售商人交易，以免逐斤的剝削和其他的流弊，而求料價的經濟。則每年可省料款實屬可觀，茲將集中管理的要素，述於後：

(一) 確立預算便利統籌 這是集中購運的基本要求，各用料機關，應就每年的中心工

作，將年度維持和擴充必需的器材，一次編造總預算，由主管部材料總機構，將各機關的計算，彙總審核，統籌籌劃，在預算以前，必須詳細編造周密的計劃，在預算的時候，必須預留審核，購運和供應的時間，在預算核定以後，必須嚴守執行，不得隨便變更或追加，且要力矯遲緩、虛浮、錯誤、遺漏等弊，倘是器材的預算能如此確立，統籌供應的辦法才能進行順利。

(二) 嚴訂規範劃一標準 交通器材，種類繁多，以前在採購的時候，往往選取應用，未能嚴訂規範，劃一標準，因此現有的器材，雖多，是向一部門，同一種類，同一物品，也多樣式不一，構造互異，以致難配，修造都感困難，調度支配，尤覺不易，所以嚴訂規範，劃一標準，也是統籌支配的急務之圖，舉凡器材的名稱、單位、程式、結構、性質、品名，以及製造、選用、和檢驗方法，都要嚴訂規範，其極如保險、包裝、檢驗及器材倉庫和運輸站所的設備等等，也必須要有科學化的劃一標準，以增進管理的效能。

(三) 遍設倉庫適度分散 交通事業為一種普通的公用事業，交通機關，分佈全國，器材供應，自經費、費事，必當遍設倉庫，以利供求，倉庫的設置，必須適量器材的供求，配

合交通運輸的需要，以期人力物力利時間的節約，而能達到供求敏捷的目標。

(四) 發揮運力暢流料源 器材供應的敏捷，端賴運力的加強發揮，所以運輸一項，是器材供應唯一要素，關於運輸機構的佈置，運輸工具的配置都應統籌籌劃，而運輸事業也必須符合下列四個原則：(1) 實行統制集中運力；(2) 健全機構充實運力；(3) 嚴格管理加強運力；(4) 周密調度發揮運力。發揮運力，如能集中，充實、加強，且能盡量的發揮，才能暢流其流，盡其用，而器材的供應，才能推行順利。

開源節流

調劑供求

交通器材，因為多數要仰給於他邦，所以購運當時，供應不易，況且自抗戰以來，以需要驟增，來源銳減，因此供不應求，於甚益感困難，吾國地大物博，資源豐富，不患人力，和物力的缺乏，而患貨棄於地！民困於野，氣阻發，運用之，發揮的健全機能而已！在道途通達國民經濟建設的時候，必須有組織的人力，開闢天然的富源，充實製造的原料；集中專門人才，鼓勵發展輕重工業，廣設工廠，加緊製造，如斯逐步的推進，自力更生的基礎，樹立可期。

吾人今日能多借一分物料，就為交通事業多保一分實力，也就為國家民族將來多獲一分

制益，所以愛惜器材，已為交通人員應盡的天職，吾人必須大聲急呼，雷厲風行的倡導「惜料運動」。從事：(1) 搜尋一切的廢料；(2) 利用一切的廢物；(3) 認真維護現有的設備，和切實保養現有的器材；(4) 加紧修補損壞的機具；(5) 儘量利用國產和研究代用品，減少洋材料消耗；(6) 防範天災人禍所能造成的一切損害；(7) 消滅浪費，妄棄、虛廢和其他一切的流弊；(8) 厲行督導、稽查和稽核；(9) 鑒定緊縮辦法，且視為年終放債的主要因素；(10) 擴大信料運動，使人人自勉，咸知愛惜。同時開發資源，加緊製造，調劑供求，趨於平衡。如此則源節流，交通事業，才得度過當前的難關，奠定永久發展之基礎。

△刊物出版訊

交通建設季刊社為交通界同人所組織，編訂「交通建設季刊」及「交通文摘」二種，內容豐富，印刷精美，凡交通界同人，尤宜人手一編。茲聞交通建設季刊第二三期合刊，及交通文摘第三四期合刊，均已出版，前者每冊售價國幣拾元，後者每冊售價國幣四元，發售處(一)上海寺三三號內該社；(二)重慶文化服務社；(三)各省電政管理局總務課。



現階段之業餘無線電

龔紹熊

自動研究技術人才，亟應加以鼓勵培植。

業餘為職業之對象，故所謂業餘無線電，(Amateur radio) 蓋即指以業餘電作為職業以外之消遣與研究者，吾人於技藝體育之業餘，已習聞不鮮，惟以工程學術而作為業餘研究且可以資職業交際者，蓋只無線電而已，斯維何？豈非無線電之學術及社會價值超乎一切有以致之者乎？

世之談業餘無線電者每以馬可尼氏(Guglielmo Marconi)為嚮，自馬氏之無線電報試驗成功而後，世人漸鑒於此種新興學術之新奇，乃開拓利用之而自設電台，以與友朋通問，其出發點純然趣味與娛樂而已。其後D.H.之為聲漸增，乃覺趣件之需要改良，轉作學術工程之努力，及今無線電之技術日新月異業餘隊之功請實不可涸竭也。

業餘無線電之發達，可以第一次歐戰劃分為前後二期：大戰以前，業餘之最短波帶只限於二百米，通稱限於大陸，兩大海洋，蓋皆電波之靜電地帶，(Zone of silence) 跨越技術未臻，及至大戰發生，電訊之需要激增，美國四千餘家之半數以上，由馬克新(Hiram P.

tes Morin) 之領導，參加軍隊，從事報務工

作。大戰之延續，刺激無線電技術之增進，真空管之發明，使收音機件大為改良，惟如何跨越此靜寂之海洋，仍為業餘家所日夕研詰之問題，電力之加強既限於規定，乃轉歸而致力於波長之變短于一九二三年，始以一百一十米之波長飛越大西洋，龔之迷於沙英飛地(Sommerfeld)而信任長波與大電力者，至此恍然大悟，由而開列海威賽(Kennelley Heavise)電層層之理論得確立，而短波通訊遂致一日千里矣。茲者二次烽火，又已燃燬全球，吾人居斗室之中，知天下之爭，豈非短波無線電之有以賜之乎？此一劃時代之戰爭行將見業餘無線電之更行進展，可拭目以待之也。

世之業餘無線電者，迄今已有十萬餘人，而美佔其半。有A.R.R.L. (American Radio Relay League) 之組織，於英則有R.F.S.G. (Radio Society of Great Britain) 於德則有D.A.E.D. (Deutscher Amateure Sender und Empfanger Diunst) 外如法、日、

理、莫不皆然。一九二五年，且在巴黎組成「

高爾業餘無線電聯合會 J. A. R. U. (International Amateur Radio Union) 各國業餘

家，於平時則互通聲氣，交換消息，作學術之

探討；於風災水災及地震時，則致力於社會服

務，以戰時則更投身軍事工作。我國之業餘活

動，於歷來著慮開放，遲而未決，過去以上海

杭州設有活動，至一九三七年始粗具規模。時

杭州有「中國業餘無線電社」之組織。同時七

七戰事，全國業餘無線電人員始在軍委會政治

部之領導下，組織「業餘無線電人員戰時服務

團」，從事聯絡、宣傳、偵察、訓練等項工作

，去年復改組為「中國業餘無線電協會」，受

中央宣傳部之指導。四年以來，該團出版之

雜誌，其直接有助於抗戰之事項，有 3A, 3B, 3C, 3D 在漢平為某部除訓練服務人員，並

代表機件，有 3E, 3F 在杭州淪陷後，仍與內地維持通訊至半年之久；有 3G 在青夏自製干擾器，擾亂漢口敵方之廣播；其總台並匯集世界各國通話，盡宣傳之責；此外在郵政總局之某職員，3H, 3I, 3J, 3K 以自製之業餘台，與某局局區保持聯絡，俾各郵務非滯；憶復始能加強組織及督理，其功效必更不止此也。

夫民營電信事業及學術試驗電台之理由交通部加以統制，早為電信條例所規定業餘無線電具備學術及社會之兩重意義，其理由本部加

以管轄，固無待言。歷年以來，我電訊當局，

於戰時風潮之維護，兢兢苦心，然以電波

之干擾，無宵小之乘機，故業餘開放，均在考

慮之中。自抗戰以來，業餘已應時代之需要，

而自動活躍於空間，本部欲許其存在，亦未加

以干涉，惟業餘無線電之應受本部之統制，為

種種理由，業餘無線電之應受本部之統制，為

種種理由，業餘無線電之應受本部之統制，為

種種理由，業餘無線電之應受本部之統制，為

種種理由，業餘無線電之應受本部之統制，為

種種理由，業餘無線電之應受本部之統制，為

種種理由，業餘無線電之應受本部之統制，為

種種理由，業餘無線電之應受本部之統制，為

種種理由，業餘無線電之應受本部之統制，為

種種理由，業餘無線電之應受本部之統制，為

種類 波 帶 (報碼用)

A 二、〇〇〇—一七、五〇〇千週波

B 四、〇〇〇—一七、五〇〇千週波

C 七、三〇〇—一七、〇〇〇千週波

D 一四、四〇〇—一四、〇〇〇千週波

E 三〇、〇〇〇—二八、〇〇〇千週波

F 六〇、〇〇〇—五六、〇〇〇千週波

G 一〇〇、〇〇〇—千週波以上

電器會加以規定，有如下表：

種類 波 帶 (通話用)

A 二、〇〇〇—一、八〇〇千週波

B 四、〇〇〇—一、八〇〇千週波

C 一四、二五〇—一四、一五〇千週波

D 二八、五〇〇—三〇、〇〇〇千週波

E 無

F 無

G 無

理既已開及於前，則自不能以默許為已足，如

何以執行檢查以管轄之，使一律歸政府節制，

而無使抗戰時期民間之電訊力量，有所分散，

實至要也。

業餘無線電之波帶，早經「高爾業餘無線

電協會」加以規定，有如下表：

工程、報、務、檢查、研究、及台務之一切深

深體到之經驗，尤稱電務全才。最近業餘之下

海工作者，顯不乏人，莫不勝任愉快。可查加

明。目前全國業餘者，已有二百餘人，便能加

以培植，不外乎於業餘組織，法律上加以承

繼其要點，不外乎於業餘組織，法律上加以承

認及立案，或將考核各電台之設立，取諸其非

法業務，充分應及利用之通暢，隨其研

入才，即可將全國業餘無線電人員加以統制及

調度，如此而後電信事業，使用將更廣。其

新生活園地

● 都塵說過「公私生活健全的表现，即一切事業成功的基本」。吾人私生活的演化，無不以影響于公生活方面，公私生活的聯繫，在事業的觀點上，殊有不可分離之勢。本欄即擬以同人公私生活爲對象，本乎「眞實」「親切」「活潑」的原則，使成爲同人的新生活園地，因此本欄特別歡迎合乎以下各項的來稿：

- 一、各人日常生活之回憶與寫照；
- 二、團體活動之素描；
- 三、服務上發牛之感想與心得；
- 四、關於藝術或書籍之介紹與批評；
- 五、個人之抒情小品文字。

九龍十佛山觀日蝕

陳其英

香港中國旅行社於去年九月二十一日招待在港交通界人士前往九龍十佛山東普陀寺觀日蝕山，到有全國海陸空前後任職官員及眷屬等共一百二十人，爲我國交通人員在港空前盛舉，余亦被邀請參加，於上午十一時由中國旅行

社九龍辦事處出發，分乘汽車三十輛，於一時半抵達十佛山，在東普陀寺動下車。

十佛山離九龍尖沙咀碼頭九英里，山麓東普陀寺亦爲港九名刹，與桂林西普陀、南門南普陀，同爲浙江定海普陀山太守下院。寺宇雄築瀟宏敞，庭園花卉佈置幽雅，寺前有宋元古塔，白檀寫經，鬱鬱蒼蒼，于古拙中帶幽雅使人精神爲之舒暢。

余蓮寺後遙視一週，登寺前拿陀殿客棧，覽覽海景，鳥瞰茶灣，並就窗口攝取茶灣全景。此中國旅行社招待職員報告日蝕情形，余遂下樓隨同伴乘乘佛殿階場，昂首仰觀。香港之日蝕，是由十一時五十八分三十六秒開始初虧，（即月球開始接觸太陽邊緣）其時，天空黑雲很厚，似欲下雨，看不清楚；至十二時二十五分，雲層裂開一條縫，看到一錢青天，隨即就看到到既蝕的太陽，在右上方缺一塊；這時寺主持茂密和尚祈禱傾入大木盆中，成爲蝕池，俯觀蝕池日影，清潔鮮明，又毫不刺目，這實爲一般原始而良善的觀日方法。不久薄雲又來了，仍看到到月球漸漸漸變。至十二時三刻左右，雲更加來得厚，不但看不到蝕池，還

瘡痛感去太陽的眩目，亦看得很清楚。一時過後將近一蝕食一時刻，圓亮的人體變成一彎新月。「蝕食」時期是一時二十分，可信前後幾分鐘下層雲層，不能看到日蝕的最高潮。我們就在這時分別進入千佛閣和法音堂用膳，雖然是素食，但菜餚均爲植物的精華所製成，清鮮可口，假使論者休思，茶葉佐佳，「春泉」又冽，更稱得而快人心。

千佛山長流瀾瀑，一名英雄泉，一名法華泉一名珍珠泉，巖有三疊泉，中級稍休息後我們全體一百二十人回到第一疊英雄泉，即都韶覺校長以古稀之年，亦闊步前趨，不讓少年，這時同伴中有三分之一，或坐在山腰，或臥在岩前，觀山瀾瀑，仁靜暫流，各盡所好，流連不捨。主人唐渭濱先生及山僧了慧前導至第二疊英雄泉，雖然無涉涉跨石，經過一番艱險，同伴中多奮勇爭先，有梁彭齡（本部香港電局程局長）夫婦跳足先登同伴多鼓掌稱美，到二疊亦幾與後，同伴中有三分之一，臨泉濯足，沿崖繞詩，不忍離去；及至第三疊珍珠泉者不且見危險；惟泉自懸岩飛出注入深壑，如珠珠噴霧，加以擊石聲聲隆隆，千奇萬狀，應爲三疊泉中最佳境。

● 同伴中攜帶照相鏡者不多；中國製片廠劉如雲劉長壽劉敬濤自設來港，亦參加拍攝新劇

電影，大公報記者彭君雲君，將中國新聞攝影社夏時攝影，交與燕南君亦均攝取新聞照片。余亦攜帶有照相機，本來完全攝取風景照片，所帶軟片不多，但到寺後，聞仲中有諒余平日研究攝影者，多要求攝影紀念，遂帶文龍尙安，於寺園全景，舉行春泉，及三疊泉均各攝有一張，誠不虛此行。

遊畢三疊泉已三時餘，仍返東普陀寺茗談休息，聞仲中劉履萬，施肇祥，吳昆吾等先生與寺中著籍受戒僧人慈海談，津津有味，張彬入丁柏岩，羅英俊先生分別在悅禪及法善堂提案作一合同橋一遊戲；寺主持茂峯和尚偕好丁文房用品，請同伴題詞，鄭校長留覺首先動筆，繼續有楊子毅先生等，由鄭校長的推介，茂峯和尚再三請求，余亦不得不獻拙寫幾句。在夜山寺，頗覺意趣無限。直至四時正，按序鐘寺攝尖沙嘴碼頭時，已是秋雨濛濛，萬家燈火。

密支那

魯成
吳景岩

密支那不過是滇緬邊界的一個小鎮，但是這小鎮却担負着我們抗戰期中交通上若干重要的使命。比方說最近開闢的中印航線，聽說會經一度擬經該地作為中點，即如行將開築之中印公路，其中一段經過該地，坎底和密支那間也有公路可通，將來我們可以從密支那運

入材料來修築中印公路，密支那那時又當成爲我們工程上的重要地點。

這個城鎮位於伊拉瓦底河的旁邊，東北行過我們的片馬，東南行過我們的騰衝。在滇緬

八指頭陀白梅詩

頭陀不知何許人，生有異秉，不讀書，嘗居唐陽樓，率吟「洞處波送一僧來」。人呼好詩，頭陀曰：「此卽詩乎？易事耳！」乃學寫詩，多奇句。友人王戈止慮有其規筆手卷一帙，字隨斑爛，類童子初作書者。下刊白梅詩十章，清邁絕俗，頗資讀誦——讀者丁真入境，寒山也自榮，孤煙談將夕，微月照遙明；空際若無影，香中如有情。素心正宜此，聊用感平生。

一覺繁華夢，惟留澹泊身，意中微有雪，花外欲無春，冷入孤禪境，清如遺世人，却從煙水際，獨自畫其真。

而我賞真趣，孤芳祇自持，澹然於冷處，卓爾見高枝，能使諸塵淨，都緣一白奇，含情笑松柏，但保後凋姿。

寒雪一以霽，浮照了不生，偶從溪上過，忽覺竹邊明；花冷方能潔，香多不損清，誰堪宜淨理，塵感道人情。

絕壑無尋處，高寒是我家，苦吟方見骨，冷抱尙藏花；白業宜薰習，清芬祇用誇，却歸林處士，祇解咏梅斜。

人間春似海，寂寞寒山家，孤嶼談相倚，高枝寒更花；本來無色相，何處著橫斜，不隨東風意，尋春路轉差。

西江初輝凍，東閣又敷榮，花伴枯禪瘦，根從死地生；風霜催往潔，天地惜孤清，無入何郎詠，無言淚暗傾。

林園凌夕霽，靜對綠余襟，自寫清溪影，如聞白雪吟；三冬無煖氣，一悟見春心，寂寞欲誰語，微雲淡澹尋。

高冷不宜人，蕭然自絕隣，四山殘月食，孤禪小橋春；雪對翻疑雪，清香不是塵，通幽請認影，誰復識其真。

雪盡初晴，探梅屐杖行，寒依古岸瘦，靜覺暗香生；瘦影扶筇立，清光背月明，無人笑孤影，一笑自含情。

條件，天然的

的地方正多，密芝那的官們將來一定願邀

給我們更多的幫助的。

伊拉瓦底河是一條非常闊的河，河寬約

八百米，深似二十米，寧靜而緩流，比江四的

發洩寬而深，比四用的流緩柔而靜。可這個人

不大會利用舟楫，航行在海裏的船非甚少，而

且載重也很小，實際上像武昌輪渡那麼大的

船也是可航行的。

江上的交通還有鐵道，却是單路狹軌，不

過好，管理亦不佳，和漢越鐵路

同而而勝。

比前高丁了，比去年眼

仰光都低，一

矣。但是這兒

取

——瀾區各電局巡查員錄——

「電報局全年收入，平均每月在五千元以

上者，第一等局，二千五百元以上不滿五千元

者，第二等局，一千元以上不滿二千五百元者

，為三等局，五百元以上不滿一千元者，為四

等局。」

「電報局因組織關係，經費極繁。或一二

萬電報，經費較多，而收入未必豐者，得由部

酌量情形，依第四條之規定，遞升一等。」

「電政法令彙刊，人事第六節，第三條——

局級的核定，是依照全年收入的每月平均

數款為標準的，舉例的說：二十八年全年的收

入每月平均數，可以核定他二十九年的局級，

正因為這樣，本著我們的工作經驗，覺得這種

的條文，似乎可以加以修改。

先舉事實來說吧：衡山局局級，現列三等

，他最近的收入，每月平均僅僅是六百元上下

，照條文上的規定，應該是四等局，但是，二

十七年裏他的收入，是合乎三等局的規定的，

那時候，他却是四等，收入和局級兩個時候，

恰巧成一個反比。

也許這是偶然的事實，不過，這樣偶然的

事實，在非常時期的今日，却特別的多。

拿芷江局來說吧！從前是五等，五等局

的時候，收入即可核為二等，為着沒有到核局

級的時候，他雖然合乎二等的規定，限於條

新運特訊

▲同仁住居問題

激市暴彈轟炸，屋舍人命，本部同仁，乃有爲屋困難之苦。本部新運分社，爲解除同仁及眷屬居住之困難，業經統籌計劃，關於眷屬住宅方面，已在火田灣勘定地基，不日興工建築，計房屋六幢約可居住四五十人，原有江北新村計劃，則俟防空洞及通江船隻問題解決，再行建築。關於單身職員宿舍方面，除炸毀之栗園村宿舍，業經動工修繕，不日即可竣工外，並另購春霖路「升國」房屋一所，暫供居住，而原有之「升國」宿舍，則仍繼續保留云。

▲理髮室與浴室

本部理髮室，原擬就地建築，嗣因無相當地點，無從與村宿舍修闢完竣，仍遷原處。浴室方面加設淋浴，亦已決定不日即可興工。

▲儲糧區平價米

本部同仁眷屬，居住該區及南溫泉礦區者，爲數甚多，關於該兩地同仁平價米之供應，原由新運分社備車運送現經商准請居民食供應處。自二月份起，每月按各該地所需米量，撥由歌樂山米站及南溫泉米站就近撥領，以省周折而節開支。

局勢劇變忙於局

人力，

灰船甚重，及實用，須有專門研究外，何專門造船技工。造淨灰船，宜與鋼鐵船相反，即先造船邊，造船底，淨灰裝于架成鐵筋排好後，即可傾倒淨灰。船身形成，將浮器裝入，由清道而下水。入水後，浮於水面，仍船底向上，乃令水漫入一邊之浮箱，即傾側而翻身。得以設置引擎使用矣。此種輪船，用於輪流航行，并無不適之處，船內儲位，亦可以淨灰鑄造，決無危險及不適之處。恰其弊則在速度太低耳。