

抗戰與交通

半月刊第四期 ◀ 本刊專供各部機關同人閱 ▶

國立北平圖書館藏
集合同民力量向困苦途中前進
——張部長對湘桂鐵路南鎮段開工典禮演詞——

今日湘桂鐵路南鎮段舉行開工典禮，本人因事不克躬與其盛，特就鄙懷所及，引申於後。

在此長期抗戰時期，交通建設，刻不容緩，廣西為後方重鎮，尤須有健全之鐵道，以為運輸之工具。顧在此非常時期，既一面抵抗敵人，同時又須建設，人力物力，自有所不濟。在此情況之下，唯有集合官民力量，向困苦途中努力前進。

本路創辦之始，即決定將路基工程征工修築。本來國民服役，為人民應盡義務之一。近數年來各省政府，亦曾遵奉中央法令，征調人民，從事各項建設工作。顧行之於鐵路者，則以本路為嚆矢。

廣西人民，樸實耐勞，在本省長官領導之下，對建設事業已有不少貢獻。當本路銜桂段興築之始，桂境路基，即由當地人民擔任修築，以極短之時間，完成極優良之工事，已足徵廣西人民服役成績之優美，其應征之速與參加之衆，尤非有嚴密之組織，完善之訓練，不克臻此。現在南鎮工程開始，深信此間民工必能繼續銜桂之成績，而更發揚光大。此不特對國家建設事業，放一異彩，而自來興築鐵路必恃包工心理，亦可打破。故今日舉行開工典禮實有極大意義！

本人對廣西人民，能在艱難困苦中努力奮鬥，素

極敬愛。觀於此次銜桂段服役精神，與工作成績，益信惟苦幹，乃能圖生存。深望衆策羣力，在抗敵建國之非常期間，共負艱辛，努力邁進；同時希望沿線地方機關儘力協助與指導，以期本路工程之早日完成！最後，尚有不能已於言者。二年來李總司令，白副司令，黃主席等，時常與鄙人提及，渴望廣西境內有幾百公里鐵路。今則不特銜桂段完工在即，且更進而興築南鎮段。他日柳南桂柳，相繼展築聯接，得觀廣西一大鐵路幹線之完成，想廣西一千三百萬民衆，定必歡欣鼓舞，而國防經濟，亦必以西南之脈絡貫通，而益宏其效。此又鄙人於今日南鎮段舉行開工典禮之日，所更感興奮者也。

(四月一日)

本期要目

集合同民力量向困苦途中前進
向戰時交通員工訓練所請詞事進一言
對於處置淪陷區鐵路撤退員工之我見
積極改革中之漢口航政局
抗戰前後之平漢鐵路(二)
各地交通機關舉行聯席會議彙誌(二)
中央二六式飛機軍事參觀記
被俘記
廣九路英設客票壟斷問題
錢塘江大橋之建設與破壞

潘光週
陳樵
王沈
鄒安衆
魯山
周辰中
王時中
老路員

向戰時交通員工訓練所諸同事進一言

潘光迪

(一)

戰時交通員工訓練所，在表面上看來，好像是一種新的組織，其實並不是新的，而是固有的。最近幾年，我國對於訓練工作，非常重視。「廬山訓練」、「地方行政人員訓練」就是其中的例子。

各位之中，不乏已經參加過訓練工作的人，其中利弊得失，諒必研究有素。但在國家承平時代，祇着重於「訓練」，現在民族抗戰，已展開了偉大的序幕，單單訓練，是不夠的。應於普通訓練之外，加入大量的抗戰成分。故我們所要求的，所希望的，乃是「抗戰中的訓練」。

戰爭與交通，存有不可分的聯繫性，抗戰中的交通員工，和前線浴血軍隊負有同一使命，據最近報告所得，每有軍隊已退，而員工仍奉命破壞敵方交通的，這種事實，正足以顯示出戰時交通員工的重要和偉大！

因軍事上局勢的變遷，各路先後淪陷，一般員工因無法執行職務，皆向後方暫時退回，現在一部份已到達武漢；這裏，請各位記者，他們不是懦弱的退却，他們在當初，已經為國家盡了極大的忠誠，在敵機襲擊下修理路軌；在槍林彈雨中維持運輸，這種精神，我們不應該忘掉的！但現在呢？一羣忠實的服務者，竟

遭受到意外的歧遇，「流亡之痛」，「家室之累」在物價高漲下，感到生活的壓迫了，後方安居的人們，應怎樣同情而援助！我們經過兩個月的籌劃，決組織訓練所，藉資救濟，該所組織，並已呈准行政院通過，而軍政部政治部和後方勤務部也都熱烈贊助，協同進行，因得迅速成立，策進一切。

(二)

至於訓練的精神問題，各國不乏先例。請先就德意兩國，加以說明。歐戰後的德國，受凡爾賽和約縛束，全國忍氣吞聲，青年精神憂鬱。迨一九三三年，希特勒執政，以斷然手段，處理一切。並喚起全國精神之頹廢，實為民族莫大之關懷，因而以全力，辦理青年訓練，從智育體育三方面，鍛鍊陶冶青年的身心體力，遂以奠定德意志新興的基礎。

意大利土地貧瘠，民族性原極散漫，但自墨索里尼當政，把「訓練民眾」列為最高施政方案，把所有意大利的國民，不論農工商學青年婦女，一概施以軍事訓練，生活也是一律軍事化。現在的意大利，已非歐戰前的意大利可比，舉其國力增長增高的主因，實在得力於「訓練」二字。

由次可見「訓練」，實在是復興國家的不二法門，也是歷史上不可諱言的事實。明乎此

，則本所成立的意義，實是萬分深遠。現在先成立一所，容納一千五百人，希望將來每人均能自動訓練一千五百人，則交通界前途的光明，概可想見。本人在職務上理想上都感到訓練之不可或緩，所以，願與各位共勉，萬萬勿辜負這個深切的意義。各位都是本所的辦事人員，更該體會自身職責的重大！

(三)

至於管理方法，本人認為有三點是必須注意的：1. 容許團體的自由，而無個人的自由！——軍事化的訓練，以絕對服從為無上原則；2. 無權利階級——學員與職員在名義上固有高下，但同處在艱難刻苦的情況下，除掉應得的生計費或國難餉外，決沒有享受其他分外物質上的權利；3. 不得視本所為慈善救濟而暫時立足的機關。假使有這種人，我們應該合力排除，共予摒斥！

辦事方面，除訓練採取二三三制外（軍事三小時，政治二小時，技術三小時），其餘事項，也應該絕對組織化，週到劃一，大至公共衛生，小至理髮沐浴，都要確立一個規範。

最後，本人抱了十二萬分的誠意，把最高領袖的主張，獻給各位，就是「以組織戰勝敵人」，「分工合作」，「合理化」，「科學化」，「組織化」！

（三月二十八日代表交通員工訓練籌備委員會主任委員召集各員工代表談話紀錄）

對於處置淪陷戰區鐵路撤退員工之我見

陳·權

茲讀第一期「抗戰與交通」，戰時交通員工之集中與訓練一文，其徵本部關係淪陷戰區交通撤退員工，已急謀妥善處置，以期完成交通對抗戰所負使命。茲更謹就管見所及，略舉處置淪陷戰區各鐵路員工問題數端，以供採擇焉。

(一) 集中訓練

查各路撤退員工，除一部份現已集中武漢外，大都散在各地，或改就別業，或迴歸鄉里，或避難他鄉，應擇交通便利之後方城市二三處，如衡陽、桂林、重慶等處，設立招集撤退鐵路員工棚區，由部指派專員負責辦理，並由招集機關予以登記，分別車機工電各門，設立訓練班，教授各門功課，並實施嚴格軍事訓練，其學識經驗俱優之較高級人員，則可選充講師。此項受訓員工之膳宿雜費，一律由公家支給，憶年前各路奉令抽派人員赴洛陽軍校訓練，當時各路均以人員不敷，抽調困難。總計各路曾受軍校訓練之人數，甚為有限。抗戰發生，此項曾受軍校之人員，服務殊為努力。於此可見軍訓之重要性矣。

(二) 編組鐵道隊隨軍工作

查第二期抗戰戰略，既由被動進為主動。

前進時既須立即修復鐵路，以利殺敵；後退時復須隨時破壞鐵路，以阻敵進。苟能遴選年富力強之車機工電各部份員工，組成鐵道隊，輔助軍隊，從事修復或破壞鐵路工作，則收效必宏。我國工兵組織範圍不大，效力未著，而暴敵對於鐵路工程修復之迅速，實得力於隨軍之工兵隊。現既有大批鐵路技術員工，可資利用，自應從速編成鐵道隊，隨軍工作，俾增強抗戰之力量。並聞從前有人提議編組工程旅之計劃，惟以技術員工招用困難，未克實現，現既有此機會，自更不當輕易放過；況如游擊隊之進擊，重在破壞敵人之設備，將鐵道隊編入游擊隊內，以輔佐軍隊之破壞工作，收效定更宏大。

(三) 統制鐵路任用人員

鐵路任用低級員司，向由路局委派，際此抗戰時期，情形特殊。淪陷戰區撤退員工，既經登記召集訓練，一面自應劃籌安置方法。當九一八事變後，鐵路當局並無收容辦法，以致東北各鐵路人員多為散用，而關內各新舊鐵路，感於中下級員司之缺乏，大多招考學生訓練任用。現在後方鐵路亦有招考大批學生訓練，以備將來任用者；而一方面撤退員工則無路可投，對任用人員，殊不經濟。似應由統制新舊

各路任用人員，規定嗣後各路新用人員，概須在此項招集訓練撤退員工中選擇任用，不得另行任用，更不得招考學生訓練任用。苟以素有經驗之人員，復加以訓練，重行分配各路工作，工作效率自必較任用非鐵路人員，或新招考學生訓練而得之人員為優良也。

(四) 交大補習

交通大學平唐兩院，現已遷地開學。各路撤退員工，多數未受鐵路高等學識，頗可利用平唐兩院，開設補習班，凡登記路員，如有志願升學補習，經過審查合格後，均得前往補習，以宏造就。

再查戰區撤退員工，為數頗多，除極少數人員轉入粵漢浙贛工作外，大多數均正傍徨歧路，滋苦煩悶；而暴敵欲將佔各各路恢復運輸，對此項失業員工，又正在利誘威迫，以圖為其所用。殊不能不有以緊急處置此項員工，以杜後患也。

統計

截至四月十三日止，粵漢路錄用各路疏放員司（包括總務、車務、工務、機務、會計、電信、材料、醫藥、輪渡等）計四百二十八人。至該路錄用之各路疏放工人，為數亦多，尚無準確統計。

積極改革中之漢口航政局

王 沈

漢口襟帶江漢，綰轅南北，不特爲我國內河航業之中心，而且爲外海航運之終點。漢口航政局一方面既有推進湘鄂川贛內河航業之使命，同時更負有促進外海航運之任務。故舉凡組織之改進，人才之充實，航運供求之調整，營業之促進，航行安全之維護，船舶之檢查及監督，造船技術之改善等，皆須積極進行，不容刻緩。而自滬變發生，長江封鎖後，沿海及內河船舶，廢集武漢，因未能設法充分利用，反致軍民運輸，兩感困難，此則最爲目前航政當務之急，爲發揮抗戰能力，促成運輸敏捷起見，自應切實注意。而關於失業船員之救濟，亦係航政當局應負之職責。當此嚴重之時期，本人謬掌漢口航政，深覺使命重大，及時策進，端賴長官及航局全體同人之指導匡助。茲將本人蒞任後一月半來本局工作概況，分述如次：

一．組織之調整

一機關工作之推進，首賴於組織完密，方能發揮效率，運用靈活。本人接任後，首先即從事於本局機構之調整，公佈分科職掌，將各事務兩股，明確劃分。第一科司總務設文書事務兩股。第二科除原有之登記驗船兩股外，改考核股爲海事股，并添設監理股及技術室。登記股專司輪船業及船舶之各種登記，發給船

各項有關證書及辦理航業之各種統計等；海事股專司海員及引水人之考核，登記，監督，並海事糾紛之處理，航路標識之監督，海員海事之統計等；監理股則掌航業之監督，促進航運之合作及航路糾紛之處理，水上運輸之規則等；驗船股專司船舶發證檢查之紀錄，船舶檢查證書專司船舶之核發，船舶檢查之督促等；技術室專司船舶之檢查，備線標識之審定，造船圖樣之審核等。並對各科股室之聯繫，亦加以嚴密之規定。

二．人才之充實

航政局對於航商船員，在業務及技術上，均居於監督指導之地位。我國航政權，向操諸海關外人之手，溯自航政局之設，共僅七年，欲謀促進航權之收回，樹立航商對航局之信仰起見，自有賴於延攬專才，通力合作，以收監督指導之實效，而促進航業之發展。本人此次接長航局，即多方延攬航政及技術專門人才，對於應與應革諸端，博采衆議，依照性質之輕重，區分先後緩急，逐步進行，以期完成所負之使命。

三．方針之決定

當此非常時期，航業運輸，至關重要。欲謀應付非常之需要，必將以往消極的守成工作

，變爲積極的進展工作。本人對航政重大方針，業經粗有擬定，逐步進行，茲列舉如下：

1. 調整航運供求 自滬變發生，長江封鎖後，船舶廢集武漢，或因證書不全，無法營運，或因機件損壞，不能行駛，或因經理乏人停泊不開；本港原有船舶亦有因戰事停航者，致船隻缺乏，公私運輸，兩感困難。航政當局對此自應設法加以補救。當曾召集所有航商，舉行談話會，說明航運供求不調和之原因及其補救之辦法，並擬定調整方案，以補救廢集武漢一帶未經營運之船舶及疏通各處之積貨。並設立航務諮詢處使主管機關與航商商酌間，均能密切合作，除介紹航商貨運外，並司船舶買賣，租賃，修理及失業船員之介紹等，並予航商以手續上種種之便利，該處純以服務爲宗旨，不收任何手續費用，已於三月十四日開始辦公，成立以來，各方來處登請者甚多，截至四月十五日止經航務諮詢處介紹租用之船舶計輪船十二艘，木駁一百五十四艘，民船二十四艘，共計載重一萬二千九百餘噸。又介紹買賣之輪船計六艘，海員失業介紹計二百名，足見其適合社會之需要，對於航運供求之調整，裨益良多。

2. 保護航運督促聯合營業 對於未經營運之船舶，除由航務諮詢處予以介紹貨運買賣，租賃，修理外，並督促聯合營業，以期所有船舶，均能充分利用。關於此點，已由本局召集各死亡船舶所有人，說明聯合營業之意義，一

方在應辦手續上，如各種證書之補發，檢查修

理之指示等均予以種種便利，以資保護。並促進組織聯合營業之機構，以便運用。業經成立者，已有蘇浙皖內河輪船木駁駐漢聯合事務所，及鎮江輪船業同業公會駐漢辦事處等組織。

3. 改進船舶檢查 檢查船舶，原為促進航行安全，但一般航商，只知以營利為目的，或應修而不修，或屆航期而不申請檢查，以致中途失事，時有所聞。我國自有航政機關以來，對於船舶之檢查及檢查人員之分配，向無適當之規定，各輪每次檢查結果，亦無紀錄，可資稽考。過去檢查船舶，往往祇須勉強可以航行，即發給檢查證書。對於汽壓及機器之試驗，船壳骨組及安全設備之檢查，向不注意。茲為促進航行安全，保障航商利益起見，對於檢查標準，酌量提高，並責成主管技術人員，對汽壓予以嚴格之限制，機器鍋爐及船壳骨組予以嚴格之檢查，安全設備予以嚴格之督促，務使均能合格，而於航行無虞後，始行發給檢查證書。曩於歐美考察航政時，見各航業先進國家，對船舶之檢查，均將船身船面及機器鍋爐分別派員檢查，良以各部構造，性質不同，檢查技術，自亦各異。現本局船舶檢查，亦仿照歐美先例，派定專門人才分別施行，檢查完畢，由各負責檢查之技術員將檢查結果，詳填「檢查結果報告書」內，交技術主任審核後，呈由科長轉呈局長核准，再填於「檢查結果通知書」內，通知該船舶所有人，指明損壞程度及

如何修理。

4. 維護航行安全

甲·軍運船舶須受檢查：軍運船舶向不經過航政局之檢查，因而一般航商對於應考船隻，往往亦不顧一切，拒受檢查，致過去軍運船舶鍋爐爆炸，機器致損者，層見迭出。本局有鑒於此，特行呈奉交通部轉奉軍事委員會命令，所有供軍船舶，須一律受本局檢查，現與船舶管理所，已取得密切合作。

乙·設置巡迴視察員：本局為積極推進航政事宜，維護航行安全及明瞭航務實際情形起見，特設置巡迴視察員，隨時派赴本局轄區內巡迴視察，並明定視察範圍，以資防範。

丙·督促船舶之修理：此次停泊武漢之一般航商，多認為軍事時期，業務難以維持，故機件損壞，多棄置不修，而供差或營運之船舶，亦不願加以修理，致增添其成本，故常冒險行駛。本局現對失修或航行中應行修理之船舶，派定技術員嚴密檢查，督促修理。

5. 救濟引水人及船員 自京滬淪陷後，長江下游航綫，僅以九江為終點，多數商輪，停航不開，而因阻塞水道，沉沒輪船，亦復不少，致失業引水人及船員為數甚多。現來本局登記者，計有引水八十六人，高級船員六人，低級船員一四五人，此輩失業人員，諳習水道情形及航海技術，如不加以救濟，生計堪虞。除擬定統制救濟及訓練辦法外，并呈請交通部撥發緊急救濟金二千元，以作目前生活之解決。

6. 造船廠之監督及補助 武漢三鎮各造船廠家，散處各地，主管機關，從未實施監督，因而對於各廠營業狀況，設備內容，暨工作情形，均乏明晰之統計，兼有資本微薄，人才缺乏之廠家，同業之間，未能合作。最近因政府統制造船廠材料，採購辦法，尤感困難，本局特擬定造船廠監督及救濟辦法，現正實施中。

至今後本局之一切方針，仍當以適合非常時期之需要為原則；即一方面對於現有船舶加以統制管理，一方面則謀船舶質量之增進，使後方航運，得以暢通，以促進戰時航業之發展為。

介紹同人新著

王 澆著：現代航政問題

正中書局出版

王世憲譯：民族性

商務印書館發行

薛光前著：意大利復興之道

商務印書館發行

定價國幣一元

定價國幣一元

又前鐵道部專員塗家鳳君，新著「中國交通之發展及其趨向」一書，由正中書局出版取材精闢，足資參考，特為介紹。

警務 本路以地位關係，倭寇賊使漢奸圖謀破壞，不遺餘力，加以沿線難民散兵，為數殊眾。警防稍一疏忽，不惟紊亂秩序，亦且滋生事端，爰經將人事之配置，重行加以調整，計調差者三十九人，撤職及疏散者三十一人。至於北退員警則多調漢訓練加派各站及軍需列車。護路隊亦重行分配。

此外關於戰時重要措施，尚有下列各項：
 1. 組織警保聯合辦事處，計共二十四處。
 2. 成立情報網者共四站，分轄十三組。
 情報之工作，除選派諜報警士及便衣偵探外，并經編印諜報工作須知及舉辦短期特務訓練。計自抗戰以來，所有經本路警務方面所破獲之漢奸，盜匪等案共計七十四件，謹列表如下：

| | | | | |
|-----|----|----|----|----|
| 案別 | 漢奸 | 盜匪 | 盜賊 | 爆炸 |
| 案件 | 六三 | 一〇 | 一 | 五 |
| 人犯 | 五二 | 二〇 | | |
| 嫌疑犯 | 五二 | | | |

醫務 醫務設備對於戰地交通員工為最切迫之需要，同時對於救護傷兵亦呈顯著之功能，本路近年即已將沿線醫院積極擴充。戰爭發生後，并先後成立各種戰時設備，以供戰時之需要。茲將最近救護設備列表如下：

| 名稱 | 組織情形 |
|--------|------------------------|
| 第一救護車 | 醫師一人，護士三人，司藥一人，并備擔架。 |
| 第二救護車 | 醫師一人，護士一人，司藥一人，並備擔架。 |
| 第一工程車 | 總隊，醫師，護理生各一人，分隊，各護士一人。 |
| 第二工程車 | 總隊，醫師，護理生各一人，分隊，各護士一人。 |
| 救護院 | 由各院所醫師護士共同組織。 |
| 各大站防護隊 | 與各大站防護人員共同組織。 |
| 第一收容所 | 醫師一人，助產士一人。 |
| 第二收容所 | 醫師，司藥各一人。 |
| 其他各站 | 每站各派看護生二人。 |

人事 本路近年對於人事整理，迭經嚴行考核，凡違背法令，沾染嗜好，怠懈低能者，均經先後撤退，所除缺額，非因特別規定不能懸置者，一律均不替補，計二十五年內共減少員司八十五人，工人五百三十六人。戰爭開始後，先後失陷未退及疏散離職者，截至二十六年共計員司九百五十人，工人三千四百六十五人，薪工則減少十七萬元左右，留路員工除在戰爭開始時，遵照部定折減薪

工外，至二十六年底，以路收減少，復經以顧全大局為原則，重行議定加重折減規定，以期一面適合開支限度，一面避免疏散辦法，蓋在此種嚴重時期，增加失業，亦為社會上一重大問題，且鐵路員工，多屬具有專門技術或富有經驗者，一旦或因生計所迫，挺而走險，殊足影響社會之安定；即在職者，亦恐內懷不安，誠低工作效能也。
 (下期續完)

我的工作

趙天生

我的工作，是屬於起修路軌的一部份，我的服務處所，是在粵漢路方面。因為戰後的粵漢路，負有重要的運輸使命，所以也成了敵人破壞的主要目標，也就因敵人破壞愈烈，我們也就維護史甚。所以凡遇路基路軌橋樑以及電線等等，遭受破壞，晚上即加緊修復，雖然大家都知道修好又會被炸，但大家願吃苦修好，讓富大的列車客單過去，因為我們大家明瞭，後方交通一旦阻斷，就會往往影響前線的局勢。所以我們的工作，實在是抗戰勝利的中一環，該和前线將士具同樣的辛勞，作同樣的拚命！

各地交通機關舉行聯席會談彙誌(二)

——浙省擬議手車辦法在西南大可提倡——

浙 浙江省各交通機關聯席會談，於三月二十日下午六時在金華舉行。出席者：電政管理局局長朱重光、郵政管理局業務股主任何建祥、省交通處衢州辦事處主任石玉亭、浙贛鐵路金華車站司令尹榮光、浙贛鐵路車務第二段長鄒毅心、省公路局局長魏思誠、省交通處船舶總隊部總隊長陳科元、浙贛鐵路局副局長金士宜、省電話局局長趙曾珩、省電話局總稽查兼總務科長張成鎮等十餘人；由召集人金士宜趙曾珩二君主席。首由主席報告會談意義；旋由電政局何主任報告準備充實運輸郵包之能力情形；公路局魏局長報告爲應付商貨運輸起見，已由交通處組織手車隊，規定運價，代客運貨，業務繁忙，手車不敷應用，正在添購中；船舶總隊部陳隊長報告負責管理船舶，並承運公私物品情形。嗣繼續討論：(一)利用鐵路電報線路並代收代轉電報；(二)請公路局修車廠協助修配郵車機件；(三)茶葉出口聯絡運輸辦法各案，均有具體議決。聞該項會談紀錄，已由部分交有關各廳處局查核，其中以手車隊一項，式簡費省，極可採行，因內地各省汽車缺乏，汽油昂貴，商貨運輸，甚難兼顧。荷手車通行普遍，甚可補充汽

車之不足。因由本部公路總管理處通知西南公路運輸管理局，加以提倡，以期普遍。聞該項手車，係兩輪膠皮車，每輛能載二百至二百五十公斤，行程每日可達三十公里以上。所有車仗悉由縣政府徵集編組，並加以軍事管制。實行以來，頗著成效。

又該地第二次聯席會談，於四月九日下午六時舉行，出席人員與第一次略同，並就報話線相互利用發展一節，討論甚詳云。

江 江西省各交通機關第四次聯席會談，於四月十六日下午八時在省政府行餘學社舉行。出席者：後方勤務部主任張子凱、公路處副處長長陽官呂、科長陳建東、浙贛杭浦線區司令部處長劉文斌、建設廳科長郭德承、技正茅家玉、南潯鐵路局長王文俊、浙贛鐵路局段長李經緯、郵政管理局段長吳祖榮、軍郵聯絡員李幹中、保安處通信隊隊長歐陽璠、隊副陳步元、船舶總隊部副總隊長陳甯舟、工商管理處主任樊孝陸、電政管理局局長鄧榮惠、課長赫爾察、江南汽車公司主任張植三、中國旅行社主任豐慰曾等十餘人。列席者：交通公路處煤礦汽車推廣委員會工程師蔡圻。首由主席鄧榮惠報告。上次定商各案；公路處報

告最近工務車務情形；浙贛路局南潯政局相繼報告運輸情形。嗣討論中國旅行社提議：(一)請就南昌南站撥給地點，設立問訊處；(二)請准代售聯華段贛湘聯運段客票；及電政管理局提議續商第一次會談關於浙贛路沿線各站與長途電話聯接問題等案云。

湖 湖南省第四次聯席會談，於四月十九日下午二時舉行。出席者：長沙航政辦事處劉運中、郵政管理局局長王良駿、電政管理局張忍、長沙中國航空公司林秋帆、西南公路運輸管理局局長薛大幸等。席間除交換情報外，並決定凡郵局匯款報，照原定辦法，由電管局予以翻譯云。

廣 廣西省第一次交通機關聯席會談，於四月十日召集本地機關局長課長或主任等十餘人，在桂林舉行。即席交換意見及情報，并建議：(一)籌設公路永久橋梁；(二)於廣西方面加設郵政卡車；(三)請湘桂部路嚴行取締運料卡車，私載旅客等項，均已分飭公路總管理處及郵政總局核復云。

西 以「抗戰」的精神，充實「交通」的機能；以「交通」的使命，助成「抗戰」的目的！

部務紀要

▲工作時間增至十小時

本部近奉行政院令：以准軍事委員會電開，現值抗戰期間，全國各級黨部及文武各機關之人員，均應加倍積極工作，以加強抗戰之力量。自文到之日起，所有各部隊之訓練及各黨部各機關各學校之每日工作及辦事時間，應一律增加為十小時以上，并須注意增加時間中之辦事效率，以重實際，等由；自應照辦，合行令仰一體遵照，等因。本部奉令之後，當即由總務司提請第九次部務會議討論，議決自即日起，本部工作時間，改訂如下：

上午：七時至十二時

下午：一時半至六時半

至附屬各機關方面，亦經部令轉飭一體遵照云。

▲各機關調用人員手續

查人事調動，影響一機關之行政效率至巨，當此非常時期，尤應力求整飭，所有在職人員，非因事實需要，不得任意調離職務。必須添補人員時，應儘先就該部份，本部各機關疏散或在淪陷區域撤退人員中遴選，本部派用，倘非調用其機關現職人員，不足以應急需，而

策事功者，應呈請本部由人事司徵求原服務機關同意後，再行核辦。以上辦法，業經部令通飭所屬各機關，一體遵照云。

▲鄂湘間規定差費辦法

查本部職員出差支給差費暫行辦法，業經奉令規定，自本年三月一日起施行在案。惟本部長沙及湘潭兩辦事處與漢口間人員之調動，甚為頻繁，其來往途程日期不一，致各員報銷差費數額，相差甚多。茲為限制時間，藉免虛耗公帑起見，經呈奉核定辦法如下：

(一)長沙漢口間行程，以二日計算；

(二)湘潭漢口間行程，以二日半計算

凡奉令來往上述地點者，均以上列日期為限，其差費數額，依照差費暫行辦法第三條之規定，仍按國內出差旅費規則辦理。即簡任人員每日得支十二元，薦任人員每日得支八元，委任人員每日得支六元，雇員得支四元，雇工及隨從每日得支二元。以上奉准辦法，業經通飭所屬一體遵照云。

▲淪陷各鐵路保管問題

查淪陷各鐵路結束後之財產保管，除機車車輛及一部份機械材料，已交由其他鐵路接收外，他若：(一)文卷；(二)人事紀錄；(三)工程圖樣及文件；(四)機務圖樣及文件；(五)材料帳冊；(六)車務帳冊；(七)會計帳冊；(八)房屋地產契據及租佃紀錄；(九)款項；(十)房屋(十一)機械及儀器；(十二)醫療設備及藥品

；(十三)材料；(十四)器具等等，種類繁多，非統籌接收保管辦法，無以妥策整理事宜。因由總務司擬議組織戰時停業各鐵路財產保管委員會辦法，提請第九次部務會議討論，當經決定：先由有關各部份(路政司、財務司、會計處、材料司、人事司、總務司)簽注意見，送交參事廳彙集整理後，再行決定一切云。

▲港局郵包爆炸之真相

日前由滬運港轉寄之郵包，在香港郵政局爆炸以後，傳說紛紛，各界極為注意。茲經查明爆炸真相，並籌議補救辦法，特為分誌如下：

爆炸物品

據香港郵政司榮莊斯於四月二十五日發表談話云：該項爆炸物品，經調查化驗後，證明郵包藏有奇性鈉質，而同一郵包內，又有照相軟片，鈉質為最易惹火之物，爆發後，照片即隨之着火焚燒，此實為此事件之真因云。

精 致 辨 法

自此案發生後，飛航香港及內地之民航機，因策安全起見，於未能獲得完善保障辦法以前，暫停收寄包裹。惟本部以航運郵包，關係重要，不能久停，但為懲前毖後計，對補救辦法，又不能不慎加考慮，因一面由航政司會同郵政總局邀集化學專家，研究應予拒寄之

爆炸物，開列名單，通告拒收；同時由郵政總局與海關會商檢查手續，期於簡捷便利之中，兼顧妥慎安全之意，以策兩善，而利通信云。

▲前鐵部職員銓敘問題

查前鐵道部公務員，經銓敘合格者，現以原職併入本部任用，其職務、官等、俸給均無變更，應否依法送請任用審查一節，經本部電詢銓敘部去後，茲准該部電復：前鐵部經銓敘合格之公務員，併入本部繼續任用人員，其職務名稱及官等，如在本部組織法有明白規定者，為非常時期節省送審程序起見，委任人員，可以動德填表報該部登記，不必另送審查；至簡任委任人員，以應請國民政府任命；故仍須依法定程序，另送審查，但得免送證件云。

▲同人夏季之制服問題

查天氣日熱，本部員司夏季制服，亟待規定，以資劃一。因由總務司擬定辦法，提請第八次部務會議討論，並經呈奉核定各點如下：

- 一、男職員制服，規定中山裝一套，便裝一套（自願製二套同為中山裝者聽）；襯衫二件，採購中國內衣公司之 A B C 翻領襯衫。

二、制服費規定如下：

甲、實支月薪五十元以下者，由部津貼全數；

乙、實支月薪五十元以上，二百元以下者，由部津貼半數；

丙、實支月薪二百元以上者，自付。

三、制服質料及顏色，由總務司先試製一套，再行決定。

四、女職員由部一律製給白色夏布旗袍二件。

▲粵漢路工務處之榮譽

最近數月以來，粵漢路遭受空襲，以南段一帶受損較甚。該局工務第三總段及各分段級員工，負責保護養路線，每於敵機轟炸之餘，警報尚未解除，輒能奮不顧身，不分區域，通力合作，日夜趕工，於短期之內，搶險修復路軌，以維行車；其中尤以第三分段段長陸鏡清，第十三分段段長江良鵬，第十分段段長王國宇，第十三分段段監工郭材，異常得力。本部據報後，對該處同人奮勇工作，深為嘉勉；並對該四員各明令記功一次，以昭激勵云。

▲本部舉行紀念週辦法

查本部自京移漢，各司廳會處局辦公地址，散佈各處，復以房屋狹小，皆無禮堂之設備，茲定五月一日起，本部總理紀念週於每星期一上午十一時半，在江邊一德街平漢路車務處禮堂與平漢路局合併舉行，並定準時間會云。

增進電訊人員工作效率

率問題 特 平

電訊為抗戰急需之工具，不可須臾或少，惟欲電訊效能之靈活，除機械設備外，必須從電訊人員工作方面，謀其改進之道。蓋機械設備縱極進步，苟無學識優良技術嫺熟之員工，盡忠職守，調度有方，則一切機械，必致停頓。

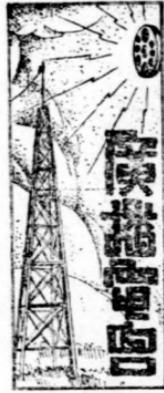
讀本刊第三期人事司潘司長演講「人事管理制度之研究」，具仰重視人事問題之至意。雖然，天下無完善不缺乏之制度，續發取巧者，難免不乘隙而入，以圖作進。吾人為增進工作效率，加強抗戰力量起見，更當精益求精之精神，力事研究。以下兩點，尤為重要。即一、「升遷」，以服務年限久相等等者，施行嚴格考試。其主要目標為學識，技術，品行，勤惰，勞績等項；二、「考核」，亦須具備上述各端，分別給予特優優良平常三種，詳實填入服務報告表。如此既可鼓勵有志者之力量上流，且可杜絕一切僥倖取巧之心理。一得之愚，明知偏而不全。惟本人服務電界垂十餘年，敢就平時感觸所及，公諸同人，以求指正。



！ 去 方 後 到 送 民 難 區 戰



(進 · 戰 ·) ！ 修 隨 炸 隨 ！ 炸 隨 修 隨



一個榜樣

編者

本部最近據隨海路局電稱：

「據本路秘書主任兼總務處長閻作霖發稱：奉令兼代總務處處長，兼月支津貼八十元等因，自應勉竭駑鈍，遵就兼職。惟現值國難嚴重，庫儲奇絀，原有薪津，足維生活，津貼一項，實不敢領。懇請轉電收回成命前來；情詞懇摯，未便鑒於上聞，擬請照准……」

本部據呈後，以閻君深體時艱，節省公帑，除復電照准外，並飭傳諭嘉獎，以資矜式。

查抗戰期間，能多節省一份物力，即所以為抗戰多增一份力量。我們在交通界服務的人員，在平時因生活比較安定，故易致致外界羨尊處優之說。是以在非常時期，吾人為盡力於抗戰，更當格外淬勵精神，克己救國。像閻君這樣節約刻苦，公忠體國的精神，實足為內外上下同人的榜樣，而為全體所應一致欽佩，一致效法的！

中央二六式煤氣車參觀記

魯山公路局

中央煤氣車推廣委員會於四月十日，公開試驗中國自造中央二六式煤氣車。事前邀請本部公路總管理處有關各科派員參加。是日上午九時，集合平漢路管理局前，乘派來大汽車出發，往懷昌街該會辦公處，由柳敏先生等招待。嗣本部彭次長及公路總管理處趙處長等亦到。當由張登義先生將該車機件分別解釋，綜其優點，可有列四項：

一、煤氣車係用木炭或白煤蒸發之汽，以代替汽油。比較可節省五分之四至三分之二之燃料消費。目前戰事發生，汽油來源減少，炭煤與汽油相若之價目更大；且可以救濟汽油之缺乏。

二、汽油車改造煤氣車，除加裝炭爐濾器等外，祇須將氣缸進氣管前加裝三門交換器一只，即可變成木炭汽油兩用車，並不費事。

三、車子俯用汽油發動，由燒炭至開車，祇須一二分鐘。行車最高速度，據今年三月間在漢宜路試驗結果，可至每小時七十公里，與普通汽車相若無幾。

四、所用機件，均有國貨，不受海口封鎖影響。

未幾，試驗開始。第一項節目，純用木炭

裝入炭爐，點火、發動。因參觀者均全神貫注，司機心慌，所謂欲速則不達，經五分鐘後，方將煤氣燒出。當即開動試驗，參觀人員分乘大小車兩輛隨行。車沿江邊行，至民二十年大水紀念園門首折回。彭次長及趙處長因要公先返部，我等坐大汽車依預定節目往中山公園。車仍沿江邊回，路旁風景，大似吳淞江畔。不禁回憶去年返國時，乘法軍艦穿過敵艦陣列闖入黃浦中所見之一片慘象。不久，吾等車折入江漢路。因喇叭不靈，偶將路旁之黃包車撞倒。車停視視，幸未傷人。乃繼續開行，至中山公園。由該會招待人員引入公園湖心茶棚，分發各項說明書，並備以優美茶點。羣坐暢談煤氣車。徐百揆先生戲謂：「吾等受煤氣車推廣委員會殷勤招待，為表示擁護推廣起見，在座各位，應每人購木炭爐一付，有汽車者用以節省汽油，無汽車者暫充家庭暖爐，以資提倡」。聞座哄然！座設湖中小島上，周圍遊舟如織。際此春光明媚，鳥語花香，回憶往年西子湖，北海公園之美景，不禁黯然！未幾出國，舉行最大節目。純以煤粒傾入爐中，祇一分鐘，車機即發動。據云：平時煤粒較木炭為遲。該會說明書上謂二分鐘可以發動，非虛語也。試驗完畢，仍由大汽車送回本部。

被俘記

周中

去歲十二月間，余奉命留守首都，維持電訊工作；十二日首都淪陷，爲寇軍伊佐部隊所獲，被迫充雜役，二十六日隨該部隊開往虞山，至無錫始乘間逸去。是役徒步行走九百餘里，寇軍內部情形及無錫等地淪陷後狀況，耳目所及，較爲親切，特述之以饜讀者。

伊佐部隊共約五百餘人，編爲步兵三十餘班，砲兵輜重兵各五班，獸醫兵及衛生兵合二班，每班皆十人，班長在內。步兵荷新式來福槍，班長則有手槍及指揮刀。每班並有機關槍一挺。輜重每班有馬八匹，班長亦有手槍及指揮刀，惟兵士則只備刺刀，伙役則有馬槍一枝。砲兵因分途行走，惜未能詳。

行軍 每日七時早餐，同時即由伙伙分發途中午餐食品，每日行程至多八十里。據云，既不慣於夜行，更畏我游擊隊之襲擊，日色微暮，即忙於尋屋宿營，每至一地，必搜索民居，稍有不遂，即以槍刺殺之，晚間常圍集烘火，年輕者歌唱舞蹈，或翻閱淫穢照片，年長者多默不作聲，度其狀似在思家，士兵每人懸神牌一塊，腰索白帶一條，中繪太陽，旁題「忠孝」二字。

寇軍 途經橫林，余隨某班宿一民房，有老人及其媳留守，寇人，逐去老人，欲污其媳。余忽心生一計，請其班長前來進食，寇兵遂止其暴行。又經望亭某村時，遇一男一婦，攜一孩，似係夫妻母子，有寇兵二，欲行非禮，婦死拒，其夫且勸忍辱以求苟全。匪遣寇兵誤會，竟殺夫及子，而婦終不免被其蹂躪。計自無錫逃出，輾轉繞道，一路十室九空，存者非貧即病，幾至乞食無門，途中遇寇軍其他部隊一次，全身抄查，將余僅存鞋底之紙幣數角刮去。寇軍紀律，可見一斑。

失地 (1)無錫 一月五日經過無錫北門，所有工廠大都炸燬，其倖免者，據云，內中機器，均被寇方盜往本國，城內民房，存者尚多，留守居民，年輕者極少，僞維持會已成立，並出版「新錫報」，所載消息及社論，荒誕不經，其最不堪者，莫如維持會強令居民於門首張貼「歡迎皇軍保護良民」等語，不從，誣爲暴民，處極刑。電燈亦已恢復，聞係借用該處中新廠之發電機器云。

(2)吳縣 一月十五日由無錫沿運河步行至蘇州，在楓橋見寇曾松井司令部駐蘇辦事處，駐兵二千名左右，行人經過，必須脫帽敬禮，否則不准通行。城中高無損失，惟觀前、平門、及齊門，略受寇機轟炸，僞組織之經費，搜自蘇州各銀行準備庫法約計五百萬元，所有一切用途，悉由司令部支配。該地僞組織成立最早，由陳則民任傀儡，陳妻爲寇籍，重要

案件，必須經其過目，始能發表，並設有軍妓院，多係良家婦女，由傀儡徵集而來者。

(3)崑山 崑山位於蘇滬間，此次損失最大，城中房屋幾全燬，僅風車濱稍有市面，寇軍設守備司令部於此，駐兵千餘，並派宣撫班班長名谷川者，專爲督促組織爲寇軍服務。僞縣長名周濟仁，係豐田紗廠廢役，一切設施，可以想見。

滬蘇 寇方現正竭力疏通水路及修理公路。水路方面，於二月二日起，准外商經營航輪，已成立者有德商「捷運」，寇商「三下」及「上海」三公司。「捷運」有汽輪三艘，曰「塘山」、「安拿飛」、「亨實」，所走路綫，由朱家角、千墩、甸直，票價分一元、二元、三元，主持者係華人張某，請領護照等費用，皆由張某墊出，開行一次，津貼若干利益予德方，其他二公司，因係寇商經營，不易調查。公路方面，蘇州僞維持會與寇軍司令部合組汽車公司，於一月底通車，票價每人十五元，限乘八人，沿途由寇軍檢查。

游擊 蘇滬間游擊隊，至爲活躍。聞二月二日寇運糧艦數艘，經過該地，被游擊隊兩岸夾擊，寇以寡不敵衆，盡被截獲，後寇軍派機凌空偵查，復派大批寇兵前來，而我游擊隊已杳無蹤跡，寇軍無可洩憤，竟將附近村莊，灌油焚燬，並在要道架設機槍，掃射村民，罹難者不可數計。寇軍暴行，實無人性可言。

疏散難民問題

鄧宇 公路處

抗戰期中所發生一個不能忽略的「戰區人口」問題，直到現在好像還沒有解決？在廣大淪陷的區域，許許多多受難同胞，逃難到各都市，就形成了都市人口龐大增加，好像患者腫腫病，到處有「人滿塞途」之感！怎麼安置這戰區難民？這是當局「煞費苦心」而正在積極籌劃的一回事。

我們要深深地明白：——這并不是迂闊之論；古時所謂仁者之師，得道多助，和民衆是永遠不離的！所以民衆歸附，「從之者如歸市」。最足以證明我們爲民族求生存而戰的一個有力的可操「勝利」左券。我們既擁有廣大民衆，要怎樣安插他，使他不致流離，不致供敵利用；而做我們生產建國的大業，這是抗戰期中相當重要的事情，我們認爲以往常救濟水旱天災難民的「賑濟」辦法應付目前，并不滿足；因爲非常時期的財力，用到「賑濟」那方面去總覺得過于消極！我們必須使戰區難民做抗戰的一種「潛伏力」，在某個時期幫助我軍來粉碎敵人的侵略。但是現在敵人的陰謀，使利用一般戰區的難民「思想家」和「解決生活」的心理，去吸引我們的同胞供他做奴隸，用「以華制華」的方式，利用一輩漢奸偽組織使偽登場來操縱着，雖然許多熱血的人是不會上他的圈套，可是有不少爲了「思想家」「解決生活」

產業……種種問題，而墮入他的陷阱，我們要怎樣才能防止陷地逃難的同胞盲目地返回老家去供敵利用呢？最好的辦法，當然把大多數的難民，完全疏散到安全的各鄉村去，但事實上是有許多困難。因爲大多數的難民，是小商人工人，他們既習慣了這一種生活，要他改變爲農民，自然是很不容易的，而且根本沒有田可給他耕，沒有工具可給他利用，要把他趕到農村去，事實上是不可可能的！除由政府擇地大規模的墾殖，和設工廠大量地容納這一班失業的難民以外，別無良計。抗戰期間，政府財力有限，決不能大規模有所設施。唯其如此，戰區的難民，只有從事抗戰！由軍事機關指導，給以相當訓練！如游擊，偵探，破壞交通，……凡與軍事有密切連繫的，都使他們嫻熟，我以爲陷地的難民，他們同仇敵愾的心理，比什麼人都強，因爲他們是身受痛苦，所得敵人的慘酷待遇太深刻了！若果給他殺賊機會，他是無不樂於捨生的。當然，我們并不忘記生產建國的大計，是需要人力。因此，我們對於能夠爲工爲農的難民，仍儘量地疏散到農村去，由政府指定給他相當工作，志願殺賊的，給他軍事的短期訓練，爲國効勞！我想能夠這樣兼籌并顧，雙管齊下，都市人口的調劑，自自然然，達到我們所預期的計劃，同時收到抗戰的實效了！

關於粵漢鐵路

黃 又 培

「上略」比以公私事務，往來鄂湘桂粵一帶，水陸奔走，五月於茲。去年十二月間，曾以粵漢鐵路秩序問題，頗多感觸。最近經行該路，秩序大見進步。從武昌到廣州全路，未嘗誤點。因行車次數之較增，與時間之較準，故旅客擁擠，較前減少；而沿路員役，將事勤慎有加，自石坪至樂昌段，緣北江曲折行山谷中，無空襲危險，定在日間開行。樂昌至廣州段，須防空襲，定在夜間。用心周密，行旅因之安全，幾使人不復覺在作戰期間，而廣三廣九長日空襲，隨毀隨修，數閱月來，盡力維持客運貨運，不致間斷；員工冒險爲國家服務，使抗戰後方，不斷接濟，此種精神，尤足使人感動，無恐乎敵人稱爲怪事，誠抗戰期間非常之貢獻也。「下略」

編者謹按：最近關於粵漢路貨運問題，因辦理未盡人意，外界責難備至。故吾人於捧讀責任之先生的來函之後，亦唯有抱定聞譽勿喜，或感其無；聞毀勿怒，或恐其有的精神，益加淬勵，奮其所爲。因凡事苟能盡其在我，則有一分之力，必有一分之進步也。

廣九路英段客票壟斷

問題

王時中

——旅客因當慎防各路尤宜注意——

最近四月十一日香港立報副刊，撰文指摘廣九路售賣客票，操縱票價座位情事。人言可畏，我們服務交通界的同人，對此自不能不嚴加注意。但我們一研究該文所指列車開行時刻，為六時另五分，三等車票價一元二角。適與英段上行快車開行時刻，及由九龍至廣州三等票價相符，故該項紀載，當係指英段九龍站而言，同時此種壟斷客票情形，過去在英段內，異有發生。查廣九路英段的管理系統，另有所屬，不在廣九路局管轄範圍以內，故該項壟斷情事，責有攸歸，自與路局無關。惟社會各界對廣九路英段華段的分別，不甚明瞭，每以此而對整個鐵路行政，加以責難。所以路局方面，遇有此種情形，似應儘量披露解釋，以免不必要的代人受過。同時在旅客方面，亦可因此知所防備，不致受欺。至於其他各路，值茲清明時節，乘客必更擁擠。此種取巧操縱之不肯份子，難免不乘機活動。故各路沿站，尤其各起訖站，對於此等情形，更宜特別注意，以期杜微防漸，而不使民衆遭受意外的損失！

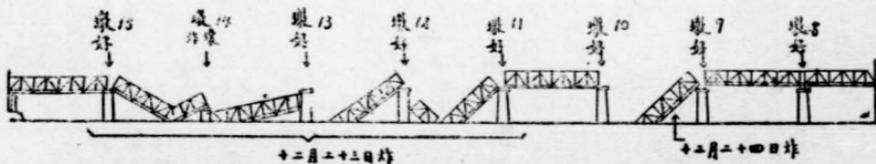
錢塘江大橋之建設與破壞

老路員

錢塘江大橋，包括鐵路公路兩部份，係於民國二十三年間開始建築，工程艱鉅，費用浩繁，經茅以昇羅英兩先生辛苦經營，艱難締造，至二十六年十月下旬大功告成。建築費用約計五百萬元，不特打破浙東西天然界限而貫通之，以奠滬粵鐵路交通之基礎；且為近年來之一鉅大新工程，其價值已為國人所共知。不幸為時未幾，敵軍壓境，杭州淪陷，不得已於今年十二月二十三、四兩日即自行轟炸破壞（見附圖）。以五百萬元之鉅款，三年來艱苦創造之鉅大工程，一旦付之流水，損失之鉅，當亦為國人所歎惜。惟此橋自完成以後，至破壞以前，此一月份之運用價值，國人尙有未盡知者。

當該橋完成之初，以敵機肆虐，尙未公開使用。自十一月十六日起，鐵路公路兩部分方同時公開日夜使用，其時適值前方軍事吃緊之際，所有必須後撤之傷兵軍需糧車汽油等項，均得藉該橋之力，迅速退入後方。滬杭路機車車輛及大部分材料，亦得悉數轉運至後方各路，而免資敵利用。他如商貨得藉此橋搶運至浙東者，亦為數至鉅。且以大橋上層公路之開放，前方民衆藉以退避至後方，而免敵人蹂躪者，更不可以數計。故此橋雖僅運用月餘，其所得之價值，實已超過建築費而有餘，此不僅足以知該橋功用之偉大，並可以證明交通對抗戰上價值之重大焉。

錢塘江大橋被炸情形 (見一月二十三號本報特刊)



應用聽聲機器問題

孫承宗

報務數簡之線亟應改用——

考歐美各國，報務輕簡之綫路，其收發電報，概用聽聲機器。蓋以聽聲機器，結構較莫爾斯機為簡單，結構既簡，整理自易，而維持費用亦省，且墨油紙條均可不用，即此一項，節省已屬不少。是以歐美各先進國，無不採用之。我國有綫電報，自開辦以來，向以莫爾斯機為基本機器，聽聲機從未採用，故同人大都祇能手按，而不善聽聲，實為美中不足，殊有改善之必要。查不久以前，當局有訓練聽聲之舉，為採用聽聲機之預備，但進行遲緩，似尚未見成效。現在國家在長期抗戰之中，節省物力，尤為必要之圖，況紙條墨油以及機件發條等等，無不來自外洋，一日來源中斷，豈不可虞。為今之計，惟有積極推行聽聲機器，同時從速訓練同人之聽聲技能，以期手按者咸能聽聲，俾報務輕簡之綫路，一律改用聽聲機器。實諸高明，以爲然否？

本刊出版以來，承諸同仁愛護有加，紛紛惠稿，至爲感荷。惟因紙張來源缺乏，印刷困難，故每期篇幅，不能不力事限制，以期準時出版，早日分寄。故同仁投稿，希望每篇至多不超過三十字，以便每期內容，得以調劑，尙希
亮督惠助爲荷。

編者謹啓

同人消息

▲本部庶務次長因公於上月十五日飛渝，勾留一星期，於二十三日返漢。

▲粵漢鐵路局長陳延炯君，自軍興以來，因該路運輸特繁，常駐粵漢南段，調度一切。茲因公於上月二十四日抵漢。聞就擱二星期後，仍將南下云。

▲本部公路總管理處處長趙祖康君爲督促修築西北公路及視察公路運輸事宜，於上月三十日赴陝。技士張佐周君科員陸槐清君同行。

▲湘桂鐵路公司總經理侯家源君，稽核處處長王國華君，因公於上月二十五日來漢。又湘黔鐵路局副局長裴益祥君亦於上月下旬，由湘抵漢，有所接洽。

▲郵政總局副局長兼儲金匯業局局長劉攻芸君於上月中旬由滬抵漢。聞儲金匯業局營業與會計兩部份將移漢辦公，以資便捷云。

▲本部航政司司長何墨林君，因接洽公務，於上月二十四日飛港。

▲本部秘書高大經君，前赴川滇一帶考察各地航空營運事宜，茲以事畢定上月三十日抵漢。又路政司幫辦楊毅君，亦定同日出湘公畢言返。

▲本部公路總管理處副任技正宋希尚君，奉派赴湘督辦汽車聯運事宜，並調查西南一帶

交通情形，於四月二十二日首途南下。又公路處機務科科長張登義君，因公赴甘，於上月十四日出發。技士顏壽曾君，奉派赴銅山公幹，於四月二十日起程。

▲本部材料科司港粵辦事處技士仲應龍君，辦事員潘祖垣君，雇員張國方君，奉調漢口辦事，不日首途北來。

▲西北公路運輸管理局局長譚伯英君。因公於上月下旬赴陝，接洽事畢即返。

▲衡陽材料廠副廠長沈揆君。爲考查隴海路沿線卸存材料，於上月底北上，事務員仇萬超君同行。

▲湖南電政管理局快機員周尊彝君，奉調銅山局工作，於四月十六日北上赴調。

▲臨沂電報電話營業處主任李冠臣君，報務員于文綱君、話務員李瀛君、李浩如君、線工劉玉生君，於此次魯南大戰中，隨軍進退，備極艱險，特由部頒給獎金以示鼓勵。聞同人受領之餘，無不皆大歡喜，益矢奮勉云。

▲本部總務司科員周諒軒君，因事於上月二十五日赴港。

▲上月二十八日，敵機三十二架襲豫徐州，津浦路車站北站，落彈甚多，東站藥房，當被炸燬，車輛路軌等，稍有損失。員工殉難者，有閻夫一人，路警二人。本部據報後，至爲慘念，當即去電撫慰，並由路局代部向殉難家屬，深致慰問云！